

Visión en retrospectiva de los caminos reales y su posible exploración turística

Retrospective vision of the real roads and their possible tourist exploration

Eva Lisary González Pinilla¹

Universidad de Panamá, Departamento de Historia, Panamá

 <https://orcid.org/0000-0002-1437-106X>

evalisary@gmail.com

RESUMEN

Este artículo pretende dar a conocer el inventario los denominados “caminos reales” en Panamá, y de lo poco que se sabe de ellos. Forman parte de estos caminos reales una serie de edificaciones, en ruinas perdidas dentro de la selva y la llanura, y ubicaciones de antiguas aldeas o caseríos que fueron parte importante del movimiento económico de lo que hoy es nuestro país, durante la colonia. Analizando diferentes fuentes bibliográficas, se da a conocer acerca del hallazgo histórico de estos caminos, lo encontrado en ellos, los esfuerzos existentes en preservarlos y por encontrar más, a pesar de sus amenazas por parte de la desidia de las autoridades. Se concluye con una serie de iniciativas que permitan explotar estos caminos a través del turismo sostenible por medio de circuitos turísticos culturales.

Palabras clave: *Camino Real, Camino de Cruces, empedrados, circuitos turísticos.*

¹ Doctoranda del Programa de Turismo de la Facultad de Ciencias de la Comunicación Turismo y Psicología de la Universidad San Martín de Porres, Lima-Perú (2019-2021). Magister en Turismo por la Universidad Autónoma de Chiriquí, Panamá (2010). Graduada como Licenciada en Turismo con Especialización en Promoción Cultural de la Universidad de Panamá. Especialización en Docencia Superior por la Universidad Técnica de las Comunicaciones, Panamá. Especialista en Entornos Virtuales de Aprendizaje de la Universidad de Panamá. Actualmente es profesora en la Escuela de Turismo Histórico Cultural del Departamento de Historia de la Facultad de Humanidades en la Universidad de Panamá.

ABSTRACT

This article aims to present the inventory (so to speak) of the so-called "royal roads" in Panama, and the little that is known about them. These royal roads are part of a series of buildings, in ruins or lost within the jungle and the plain, and locations of old villages or hamlets that were an important part of the economic movement of what is now our country, during the colony. Analyzing different bibliographic sources, it becomes known about the historical discovery of these roads, what was found there, the existing efforts to preserve them and to find more, despite their threats from the negligence of local authorities. It concludes with a series of initiatives that allow these roads to be exploited through sustainable tourism through cultural tourist circuits.

Keywords: Camino Real, Camino de Cruces, cobblestones, tourist circuits.

Introducción

Durante la época colonial de nuestro país, los caminos reales fueron una serie de senderos mandados a construir por la *Monarquía hispánica*, interconectados algunos de ellos, de los cuales los más conocidos son aquellos utilizados para el transporte de tesoros, desde las ciudades de Panamá en el Pacífico hasta Nombre de Dios y Portobelo en el Atlántico con destino a la Península Ibérica; y de mercancías provenientes de Europa en la ruta inversa, no solo para abastecer a las localidades panameñas, sino también a las localizadas en el pacífico sur del continente americano, de donde se obtenían los mencionados tesoros. Los caminos reales que más se conocen, por ser nombrados en los libros de historia panameña, son el denominado así mismo “*Camino Real*” y el “*Camino de Cruces*”.

Estos trayectos determinaron, desde la época colonial, el crecimiento económico, cultural y la identidad de lo que es Panamá hoy en día como país soberano, y el desarrollo de la actual ciudad de Panamá, como de algunas otras ciudades de Suramérica, como lo son Quito, Guayaquil, Lima, Cuzco, entre otras.

Pero existen una serie de sendas independientes, como interconectadas entre sí, de los que poco se conoce en nuestros libros de historia, tan solo mencionados por expertos en historia colonial y arqueología, preocupados por conocer más acerca del Panamá colonial, menciones estas que se dan en documentos de investigación no propiamente al alcance de cualquier panameño, ni

en su edad escolar. Por ejemplo, ¿sabía usted, que existía un camino denominado “*de la Gorgona*”, paralelo al Camino de Cruces? ¿Había usted antes escuchado hablar de un camino “*de Chagres*”, que iba supuestamente paralelo al Camino Real finalizando en otro sendero que conectaba a Portobelo con Nombre de Dios? ¿O qué hay de los caminos que interconectaban a ambas ciudades de Panamá, con otras localidades tanto al este, como en dirección a lo que hoy es Pacora; como al oeste, ¿En dirección a lo que hoy es Arraiján y La Chorrera?

Poco, pero con mucho esfuerzo, se ha hecho para recuperar tramos de algunos de estos caminos, sobre todo de los más conocidos, los que están siendo o se prevén explotar turísticamente de forma sostenible, como un referente histórico y cultural. Pero hace falta mucho por hacer, por lo que se puede imitar de iniciativas de otros países en cuanto al tema de caminos a través de circuitos culturales.

Como se citará en un artículo turístico, “... *la historia del país no puede comprenderse sin estas vías*” (Carles, 2016). Por ello es que se presenta este compendio escrito, a continuación.

El Triángulo Estratégico

Durante la época Colonial panameña, existía geográficamente lo que se denomina hoy como el “*triángulo estratégico*” del tráfico de tesoros y mercancías del nuevo mundo a la *Monarquía hispánica*, desde el sur a través de las vieja y nueva ciudad de Panamá, hacia Nombre de Dios y posteriormente a Portobelo, ya fuera por vías terrestres o combinándolas con vías fluviales y marítima. Esto fue lo que dio origen, a lo siguientes caminos:

- *Camino Real (1526)*: desde la ciudad de Panamá “La Vieja” hasta Nombre de Dios; pero en 1597, del lado atlántico, se desvía la ruta definitivamente hasta Portobelo; y en 1673, de lado pacífico se cambia el trayecto hasta la nueva ciudad de Panamá. Deja de usarse hasta su abandono desde el año 1855 con la construcción del ferrocarril transístmico.
- *Camino de Cruces (1536)*: comienza en la ciudad de Panamá “La Vieja” hasta la Venta de Cruces; pero desde 1673, de lado pacífico se desvía la ruta partiendo de la nueva ciudad de Panamá. Este era el camino terrestre, que desde el poblado de Cruces seguía su curso por

el Río Chagres hasta su desembocadura; tomando la vía marítima a Nombre de Dios hasta 1597; para terminar de acortarla hasta Portobelo, dejando de funcionar al fracasar definitivamente las “Ferias de Portobelo” en 1739. Este camino tuvo un nuevo auge en 1849 a razón de la “Fiebre del Oro” de California, y deja de usarse paulatinamente con la construcción del ferrocarril transístmico.

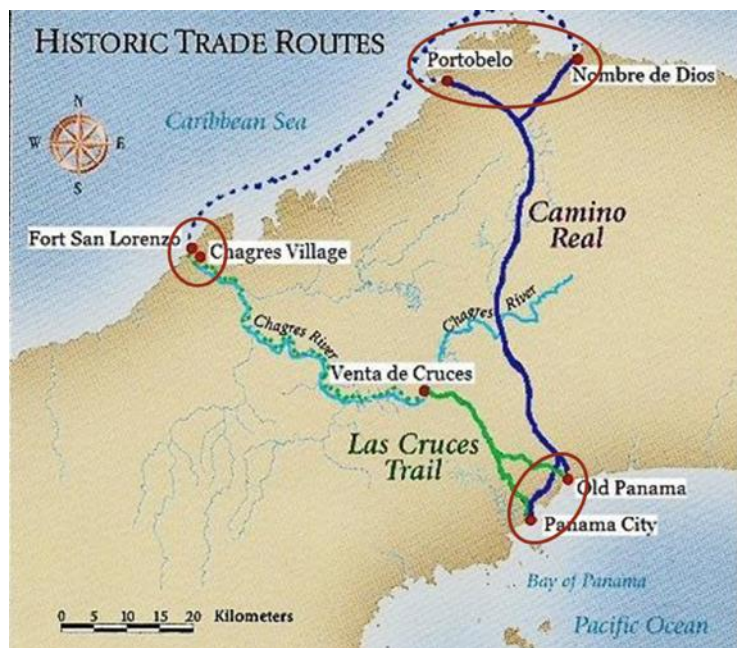
Si se observa detenidamente la Figura 1, se puede apreciar el triángulo imaginario que surgen de las circunferencias en rojo, señalando, a partir del lado sur del Istmo, a las ciudades (vieja y nueva) de Panamá, del lado noreste a los puertos de Nombre de Dios y Portobelo, y del lado noroeste a la desembocadura del río Chagres como la “llave de entrada” al mar del sur. A continuación, se explica con más detalles las generalidades históricas de estos caminos.

Camino de Nombre de Dios o Camino Real

En 1519, la localidad conocida como Nombre de Dios es repoblada por Diego de Albitex, lugarteniente del gobernador de la recientemente fundada ciudad de Panamá (la Vieja) del lado pacífico, Pedro Arias Dávila, para establecer allí un puerto definitivo en el atlántico, con el cual mantener contacto con la ciudad de Panamá. Ese año se abriría la vía conocida para la época como “el Camino de Nombre de Dios”.

El cronista español Gonzalo Fernandez de Oviedo es citado por Barrera (2011), cuando describe la ruta de este camino como “... muy áspero y de muchas sierras y cumbres muy dobladas, y de muchos valles y ríos, y bravas montañas y espesísimas arboledas, y tan dificultoso de andar, que sín mucho trabajo no se puede hacer.”

Figura 1. Triángulo estratégico del tráfico de tesoros durante la época colonial en Panamá



Fuente: <https://www.themrt.studio/talking-history/shortcuts-around-world-a/>

El militar retirado y explorador de caminos coloniales, *Luis Puleio*, relata en uno de sus tantos artículos históricos que el objetivo de este camino, el cual empezó a funcionar a partir de 1524, era el de evitar el aislamiento de la nueva ciudad de Panamá, ya que Pedrarias Dávila sentía que estaban lejos de las líneas de abastecimiento “...y con el perenne temor a la hambruna, por no saber aún cultivar la tierra” (Puleio, 2017); y aprovechándolo a su vez “...para el trasiego de oro y la plata. Era una ruta secreta, custodiada por el Ejército español” (Puleio, 2017).

Este *Camino Real* fue utilizado para el tráfico de mercancías en general. Pero con los ataques de los piratas, es hasta 1539 que esta ruta se también se destina al acarreo de los metales preciosos (Castillero Calvo, 2019, p. 599), utilizándose entonces la nueva ruta de Cruces para el tráfico de gentes y demás mercancías².

² La ruta menos costosa fue utilizada para transportar los metales y piedras preciosas hasta 1586, cuando un naufragio en el Chagres forzara, a través de una Real Cédula desde 1587, a utilizar la ruta terrestre en su totalidad para los tesoros, por ser más segura y rápida.

En 1673 se funda la nueva ciudad de Panamá, desvirtuándose las rutas de los Caminos Real y de Cruces, por lo que, en el caso del Camino Real, saliendo de las murallas de la ciudad nueva, seguiría por la Avenida Central hasta el camino a Las Sabanas (actual Avenida Central Calidonia) por donde interceptaría más adelante la vía original de Panamá La Vieja.

Como lo calificara Puleio, “*El Camino Real de 1524 fue la trocha salvadora para que la ciudad de Panamá pudiese prosperar*” (Puleio, 2018).

En la actualidad, tal como así lo confirma *Christian Strassing*, explorador afanado del Camino Real, “*La mayor parte del empedrado se lo ha tragado la tierra y la selva tras casi cinco siglos. ... El Camino Real medía unos cuatro pies de ancho, con piedras maestras más grandes en sus bordes. ... Era mucho más angosto que el Camino de Cruces*” (Guevara, 2016).

Los presentes vestigios de este Camino Real tienen todo un potencial turístico sustentable, ya que cuenta con atractivos “... conformados por varios recursos históricos, culturales y naturales tanto tangibles como intangibles” (Guevara, 2016).

El Camino de Cruces, la nueva ruta transístmica

A partir de 1526, por orden de Pedro de los Ríos, nuevo Gobernador de Castilla del Oro, se piensa en una mejor ruta que la única utilizada hasta ese entonces, el Camino Real hasta Nombre de Dios.

En 1529 Antonio de la Gama, como gobernador interino de Castilla del Oro, ordena proponer el trayecto del río “*de Chagre*” hasta un punto cerca de la Ciudad de Panamá. Años después, en 1533 Gaspar de Espinosa, alcalde de Santa María La Antigua, propone como mejor ruta entre Nombre de Dios y Panamá la ruta mixta del río Chagres, seguida por tierra hasta Panamá, en competencia con la del Camino Real; a lo que el Capitán General Barrionuevo, nuevo gobernador de Panamá, le secunda.

Se hace cada vez más posible la creación de la vía por el río Chagres hasta la ciudad de Panamá, cuando el descubridor español Pascual de Andagoya realiza estudios y mediciones a este río en 1534, por orden del Rey. Ya es segura de construir esta ruta a partir de 1536, cuando por orden del Rey se establece como ruta ordinaria el “*Camino de Cruces*” como continuidad terrestre del sendero por el río Chagres, iniciando las hoyadas y empedrados de este camino³.

En 1536 se funda la Aduana de la Venta de Cruces (en el poblado homónimo), destinándose el Camino de Cruces para el tráfico de gente y mercancías, no metales preciosos.

En 1673 se funda la nueva ciudad de Panamá, desvirtuándose los trayectos de los Caminos Real y de Cruces, por lo que este último camino, saliendo de las murallas de la ciudad nueva, se dirigiría por la salida de lo que siglos después sería la Plaza de Toros de Las Sabanas (posteriormente antiguo “*IJA del Casino*”), siguiendo por el entonces Depósito del Polvorín, hacia el río “*Hondo*” (*Actualmente río Curundú, entrando a Albrook por al frente de la parte lateral del hoy Hospital Santa Fe*).

En 1849, luego de la anexión de California a los Estados Unidos se desata la denominada “*Fiebre del Oro*”, el Camino de Cruces vuelve a utilizarse como vía y como medio de transporte de los materiales para construir el Ferrocarril. En 1853, la compañía del ferrocarril hace otro mapeo de esta travesía y la repara para su uso mientras se termina el ferrocarril, que sigue en parte alta el Camino de Gorgona, la que se convierte en terminal del Ferrocarril.

El Camino de Cruces de seguro fue la primera ruta multimodal de Panamá, ya que contaba con las siguientes vías de transporte:

- La marítima: la que salía previamente de Nombre de Dios, posteriormente desde Portobelo hasta la desembocadura del río Chagres.
- La fluvial: a través del río Chagres “remontando con remos y palancas por casi una semana, para llegar a la Venta de Cruces” (Puleio, 2018).
- La ruta terrestre: desde Cruces a la ciudad de Panamá (“*la Vieja*”) hasta 1671, y desde 1673 hasta la nueva ciudad (hoy Casco Antiguo) hasta finales del Siglo XIX.

³ El 22 de febrero de 1535 fray Tomás de Berlanga escribe una carta al rey Carlos I para sugerirle un paso a través del istmo de Panamá para unir las poblaciones del Caribe y el Pacífico, un camino cómodo y viable.

El Camino del Virrey del Perú

El *camino del Virrey del Perú*, fue mandado a construir por una autoridad ajena a las propias de Panamá, el Virrey Francisco de Toledo de 1569, quinto Virrey del Perú.

Explica Puleio que este camino se construyó, desde la *Venta de Chagres* (Camino Real) a la *Venta de Cruces*, por el deterioro del Camino Real; y se construyó con calzadas de piedra, y geográficamente evadiendo el cruzar ríos y lodazales, de manera que la gente y las mercancías pudieran dirigirse sin peligro hasta Nombre de Dios (Puleio, 2018). Su objetivo era resolver el clamor de quienes transitaban el Camino Real, quejándose de que esta era una ruta muy ardua y difícil de transitar por estrechos desfiladeros y profundos fangales. Inclusive, se atendió la queja del tercer obispo de tierra firme, fray Tomás de Berlanga, “...*quien aseveró que Nombre de Dios era cuna de ladrones y sepultura de viajeros.*” (Puleio, 2018).

En otro artículo, vuelve a explicar Puleio, que este camino, desde Venta de Curces, se prolongaba por toda la orilla sur del río Chagres hasta el Fuerte de San Lorenzo (Puleio, 2019).

El Camino de Gorgona

En unos de sus muchos artículos acerca de los caminos coloniales, Puleio (citado por Carles, 2016), explicaba que, en el caso del istmo panameño, no siempre se seguían los senderos trazados por el imperio español, y muchas veces se modificaba según las necesidades circunstanciales de los comerciantes, por el impacto de fenómenos climáticos o por cambios políticos. Como ejemplo, cita el caso del Camino de Gorgona, del que pocos panameños conocen.

“El Camino de Gorgona fue construido en 1735 por indicaciones del rey Carlos III. Podemos refrendar su ejecución gracias al informe que el capitán Nicolás Rodríguez dirigió a la Corona en abril de 1735”
(Puleio, citado por Carles, 2016).

Y de por sí, este y otros caminos se ubicaban en mapas levantados durante el Siglo XIX e inicios del XX; como, por ejemplo, los de George Totten, constructor del Ferrocarril Transístmico, durante su construcción, de 1850 a 1855, pero publicados en 1857. Puleio analizó uno de estos mapas para ubicar los restos de este camino.

Figura 2. Pintura “Accidente en el Río Chagres” (1850) de Charles Nahl.



Fuente: https://www.wikiwand.com/es/Charles_Nahl

Este Camino de Gorgona fue usado hasta el siglo XIX por los viajeros que se dirigían a California durante la fiebre del oro. Y a lo largo de este y otros senderos, se encontraban fincas, posadas y todo tipo de servicios para atender tanto a comerciantes como viajeros.

Sigue explicando Puleio que en este camino se pueden encontrar una serie de ruinas desconocidas propias de asentamientos anónimos. Tal fue el caso de una excursión que hizo con interesados en conocer más de este camino, en donde se encuentra con unas ruinas, las que explica como “...muros burdos hechos con lajas sobrepuestas y restos de canecas sugieren que el asentamiento, levantado a la vera del camino del Alto Gorgona, pudo ocuparse entre las postrimerías del periodo colonial y la fiebre del oro” (Puleio, citado por Carles, 2016).

Resulta que la *Monarquía Hispánica* dio la orden de empedrar este camino para que funcionara como alternativa paralela al Camino de Cruces, para transportar mercancía de una costa

a otra del istmo panameño; ya que mientras la Venta de Cruces servía como puerto para la carga y descarga de mercancía cuando se usaba el Camino de Cruces, el pueblo de Gorgona, a unos 5 o 6 kilómetros de distancia, representaba un punto mucho más estratégico como puerto al evitar un tramo del río (Chagres) repleto de corrientes y obstáculos que ponían en riesgo el arribo de la carga. Ambos caminos, el de Gorgona y el de Cruces se terminaban por conectar un poco antes de llegar a la nueva ciudad en San Felipe (Guevara, 2017).

Otros caminos

Existieron otros caminos no menos importantes a los señalados anteriormente, los que fueron de paso obligado; como por ejemplo los que iban en dirección Oeste de las ciudades de Panamá, hacia lo que se conoce actualmente como Arraiján y Aljibe, y en dirección Este hacia Pacora y Chepo. Se usaban más estos caminos aun junto con los de Gorgona y Corozal, ya que el comercio por el Camino de Cruces decae al navegarse desde el siglo XVIII por el Cabo de Hornos (Barrera, 2011).

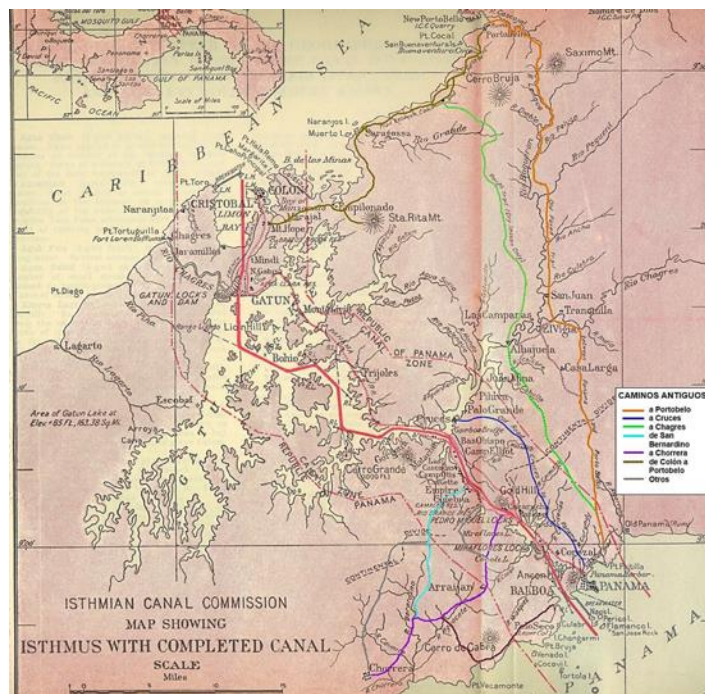
Estaban también otras rutas históricas señaladas por Puleio (Historia faltante, 2018), cuyos vías aparecen en mapas como los de Cristóbal de Roda de 1609, y Luffman John de 1802, señalados en el libro de “Los Mapas Antiguos de Panamá y Darién, 1503-1879” de Hernán Araúz, como el camino que marchaba con dirección a Arraiján, La Chorrera, y hacia el puerto de Trinidad, en el río Chagres. “En 1675 se erige el fuerte de la Santísima Trinidad. El ramal principal de la costanera, continuaba por Capira, hasta llegar a Natá” (Puleio, Historia faltante, 2018).

Paralelo al Camino de Cruces se desarrollaron a partir de 1730 otras sendas, como la ya explicada de Gorgona, y una que salía de la todavía hoy localidad de Corozal hacia la ciudad de Panamá. “Estas rutas se unían al Camino de Cruces por el área del río Cárdenas, por donde hoy está Clayton” (Barrera, 2011).

En los documentos revisados para el desarrollo de este artículo, también se ha mencionado un denominado “camino o sendero de mulas”, el cual es uno de los senderos que se encuentran en el parque Nacional Camino de Cruces, con un tramo ubicado casi detrás de las actuales

instalaciones de la Universidad Tecnológica (Coronado, 2019). Este camino tiene más predominio del lado del vecino país Costa Rica, según lo acota el autor (Reyes, 2017), cuando explicó que en dicho país “...existió un pasaje que contribuyó enormemente con la economía del país, junto con la de Nicaragua y Panamá, desde la colonia en 1601, este fue “El Camino de Mulas” que unía a Cartago con los dos países vecinos.”

Figura 3. Mapa de la Comisión Istmica del Canal de Panamá.



Fuente: Barrera (2011, p. 13), aportado por Roberto Bruno, Sociedad Histórica de Panamá

Pero el camino más “enigmático” (por así mencionarlo) de los conocidos en esta investigación, fue uno de los que no se tiene casi nada de detalles y muy poca historia: El Camino del Chagres; el cual, si se observa en la Figura 3, está trazado en color verde, casi paralelo con el Camino Real, “...ruta también terrestre que se concluye en 1834, cuando pertenecíamos a Colombia. Un trabajador de Cruces de apellido Marquínez fue su constructor” (Puleio, 2018). Levemente este camino es mencionado como una referencia histórica (sin detalles) dentro de un plan de uso público como propuesta dentro del Parque Nacional de Portobelo (STS, 2016, p. 235), por lo tanto, no existen más referencias bibliográficas acerca de la historia y decaimiento de este camino. Pero sí

existen en otros mapas, como en el de George Totten, “...of the Isthmus of Panama representing the line of the Panama Rail Road” de 1857.

Otras edificaciones a lo largo de los caminos reales

En el curso de las rutas coloniales, para la defensa, descanso y esparcimiento de sus transeúntes, se edificaban una serie de infraestructuras como fuertes, posadas, capillas y ermitas, entre otras.

Una de las edificaciones más antiguas es la de “*La Capilla de Cárdenas*” o “...de *La Palangana*”, propia de los primeros años de la conquista española en Panamá, ligada al acontecer histórico de Panamá La Vieja. Cercano a esta capilla se encuentran vestigios de un pozo de piedras y ladrillos de barro utilizado por los visitantes para abastecerse y seguir su camino hacia Panamá La Vieja (Pérez, 2019).

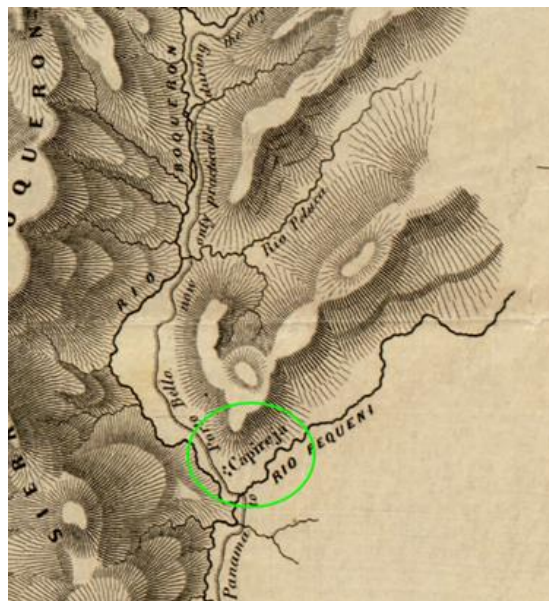
Las ruinas de esta capilla “...*forman parte de una red de restos arqueológicos relacionados con los antiguos caminos reales que cruzaban el Istmo de Panamá durante la Colonia. Muchos de estos sitios han sido incorporados al imaginario público y patrimonio histórico del panameño*” (Puleio, citado por Carles, 2016). Esta capilla puede ser ubicada, previa coordinación para visitarla en una excursión debidamente guiada por especialistas en senderos por la selva, en el tupido bosque que rodea la parte de atrás del reciente centro Comercial Alta Plaza Mall, en la Vía Centenario.

Existen otras construcciones de las que poco se saben, y pueden que estén ocultas tras la naturaleza de la selva o de los lagos artificiales creados por los norteamericanos durante la época de la construcción del canal de Panamá. Tal es el caso de una serie de fortificaciones mandadas a construir por El Gobernador y Capitán General del Reino de Tierra Firme, Alonso de Sotomayor (el vencedor del pirata Drake) quien entre mediados y finales del Siglo XVI ordenó defender los pasos principales del río Chagres como vía directa de penetración hacia la ciudad de Panamá, “...*estableciendo fortines de fajina y tierra que sirviesen para detener el avance enemigo si llegase el caso*” (Reverte, S. F.).

El mismo Alonso de Sotomayor gestionó la construcción de otra defensa en el Camino Real de Nombre de Dios a Panamá (poco antes de trasladarse a Portobelo) “...considerando que el sitio más estratégico para detener al enemigo era la Sierra y paso de Capira” (Reverte, S. F.), o “de Capireja”, según el mapa ya citado de Totten (ver Figura 4), construyendo allí otro fortín que serviría más tarde para detener el avance de los piratas como se había previsto y ponerlos en fuga.

Vuelve Alonso de Sotomayor en 1598 ha mandar a construir el Fuerte del Gatún (diseñado por el arquitecto fortificador italiano Antonelli), construido “...de materiales delezables, como fajina y tierra ... que Sotomayor recomienda al Rey que se haga este fortín de cantería, material resistente que substituiría con ventaja al fuerte de estacada” (Reverte, S. F.). Este fuerte se volvería a reconstruir de piedras en 1675 sobre el anterior de terraplén y estacas.

Figura 4. Mapa “...of the Isthmus of Panama representing the line of the Panama Rail Road.”



Fuente: Totten, 1857

El otro punto fortificado del Río Chagres fue el cerro situado en la desembocadura del Río Trinidad (el ya mencionado “Fuerte de la Santísima Trinidad”), otro afluente del Chagres. Explica el autor e historiador Reverte (S. F.) que “...durante la primera mitad del siglo XVII estuvo construido de fajina y tierra, deshaciéndose en varias ocasiones por causa de los aguaceros, y

siendo reconstruido siempre siguiendo el mismo plano”. Hoy sus ruinas se esconden bajo las aguas del actual Lago Gatún.

El historiador Reverte señala también un proyecto de construcción para el año 1741 de un “*Fuerte del Santísimo Sacramento*”, situado en la boca del Río de la Trinidad, a lo que no se tiene claro si se construyó sobre el de la “Santísima Trinidad” o si no se siguió tal proyecto. Al respecto, cita al Ing. Director D. Juan de Sobrevilla (1741) con una notificación enviada a España refiriéndose a que “...*habiéndose dado principio a su construcción con el motivo de la presente guerra, se encontraron en su paraje ocho cañones de artillería, por lo que parece que los años pasados debió de haber aquí alguna fortificación*” (Reverte, S. F.).

De este último fuerte, Jiménez (Navegando el río de los Lagartos, 2018) relata lo que debería de ser la ubicación de aquel al que denomina bajo el nombre “...*del Santísimo Sacramento de la Trinidad, donde el Chagres encuentra al río Trinidad.*” Sigue explicando Jiménez acerca de una ruta fluvial por el río Trinidad que llevaba hasta el embarcadero de Dos Brazos, dentro de lo que hoy es parte del distrito de Capira, con acceso terrestre al pacífico; siendo esta otra ruta transístmica colonial, menos conocida por los panameños.

El mismo autor Jiménez comenta de unas estructuras de las que señala de la siguiente manera: “...*las principales ruinas de piedra aún visibles en el antiguo Camino de Cruces: Venta de Cruces, que sirvió de embarcadero en el río Chagres por 300 años para cientos de miles de viajeros y mercancías... escalones de piedra, esbeltos y finamente tallados, sugieren un esplendor que Cruces nunca conoció. El sitio es flanqueado por muros bajos de piedra que delimitaban propiedades.* (Jiménez, 2018).

Sigue explicando Jiménez que la mitad de lo que fue el poblado de Cruces y su “Venta de Cruces” quedó sumergida cuando el río Chagres fue represado, para dar paso al lago Gatún; y que en las colinas de lo que antes fueron cerros, perduran los intocables restos del emplazamiento en las colinas de trincheras, fortines y otras defensas para asegurar el trasiego de mercancías por el ya no existente cauce original del Chagres, vestigios estos cubiertos por espesa selva (Jiménez, 2018).

Por otro lado, Puleio habla de la importancia de un poblado al que denomina “Limarrete”, ya inexistente y enclavado en lo que ahora es la selva revertida de la extinta Zona del Canal, “posada muy importante del camino de Cruces también muy utilizada por los viajeros buscadores de oro hacia San Francisco en 1849” (Puleio, 2018).

Figura 5. Antiguo poblado español de Limarrete.



Fuente: Gárate, 2019

Esta localidad fue importante en la historia de los caminos coloniales transístmicos, por lo que explica la siguiente cita...:

...fue en Limarrete, cuando como consecuencia de la toma de Panamá por el pirata Morgan y posterior a la mudanza de la ciudad hacia San Felipe, los caminos de Cruces y Real cambiaron de ruta para ir al asentamiento de San Felipe de Nery (Casco Viejo) y no a Panamá Vieja (Tribu Guarumo, 2017).

De por sí, fue justo el Camino de Cruces, a partir de Limarrete que, en vez de seguir hacia su ruta original por el oeste hacia Panamá la Vieja, “... se enfila hacia Clayton, pasando por el campo de antenas donde se construye la Ciudad de la Salud, el Mercado de Abastos, los talleres del Metro, la vía de la Floresta y pronto, la Facultad de Medicina de la Universidad de Panamá” (Puleio, 2017).

Ante el estudio, hallazgo y preservación de los mencionados caminos, poblados, edificaciones y estructuras coloniales por parte de interesados en la historia colonial de Panamá, que han invertido su tiempo, fondos propios y esfuerzos para tales estudios, análisis y recorridos de exploración y mantenimiento, Puleio (La búsqueda de la historia, 2019) insta a continuar con las investigaciones de:

- El camino del Virrey del Perú de 1569; el camino de Gorgona de 1735;
- La ruina de la Capilla Palangana;
- El Fuerte Terable de Chepo;
- Las Ermitas y Casas Fuerte de Bique y Chorrera;
- La localización exacta del puerto español de Trinidad;
- Las fortalezas de Gatún y Trinidad sumergidas en el lago Gatún; y
- El Camino del Chagres de 1834.

Es un hecho de que, con la construcción de todo tipo de edificios, con la pavimentación de calles y avenidas en la urbe capitalina, y con los emplazamientos militares de los norteamericanos durante la época de la Zona del Canal, se perdieron muchos de los empedrados de los caminos principales, de Cruces y Camino Real, que permanecieron en lo que hoy es la moderna ciudad capital de Panamá y sus alrededores. Parte de estos caminos fueron pavimentados para seguir en ellos actuales calles y avenidas, hasta terminar por perderse en terrenos en donde hoy se encuentren grandes edificios o urbanizaciones enteras. Solo a través de análisis y conclusiones de estudiosos a los antiguos mapas coloniales y hasta de inicios de siglo pasado, se asume que las antiguas rutas coloniales, pueden seguir ciertos lugares de la ciudad, como los siguientes:

- *Nuevo desvío del Camino de Cruces hasta la nueva ciudad de Panamá (hoy Casco Antiguo):* desde el antiguo poblado español de Limarrete, siguiendo en dirección al antiguo “Campo de Antenas” (hoy Ciudad de la Salud y Mercado de Abastos), pasando por lo que hoy es Clayton (antigua base y sede militar del Comando Sur de los Estados Unidos), atravesando también en dirección a los actuales talleres del Metro de Panamá en Albrook, hasta llegar al puente sobre el río Curundú (detrás del Hospital Santa Fe) en dirección hacia la Ave. Central Calidonia por la calle del antiguo “IJA del Casino”, continuando al sur hacia Santa Ana y San Felipe.

- *Ruta original del antiguo Camino de Cruces hasta Panamá “La Vieja”*: desde el antiguo poblado español de Limarrete, en ruta hacia el cerro Patacón, por el río Cárdenas hasta el actual estadio Rod Carew, pasando por la ya citada “Capilla de la Palangana”, siguiendo por atravesar los actuales terrenos de la Universidad Tecnológica (UTP), bordeando parte del río Matasnillo hasta llegar al actual Parque Forestal Los Guayacanes de Villa Cáceres, atravesando parte de lo que hoy es Pueblo Nuevo por la actual vía 12 de Octubre, siguiendo el río Algarrobo o de la Entrada o de la Carrasquilla, hasta el Puente del Matadero como entrada a Panamá La Vieja (Puleio, Morgan y ‘El Caballo de Oro’, 2019).
- *Nuevo desvío del Camino Real hasta la nueva ciudad de Panamá (hoy Casco Antiguo)*: a partir de la “quebrada la Tesorera” (en Lucha Franco, entre Milla 8 y Milla 9 de San Miguelito), el camino se desvirtúa hacia la avenida de la Paz en Villa Cáceres, siguiendo por la vía del Ingenio, hasta llegar a la vía España a la altura de Galerías Obarrio, (antiguo hipódromo Juan Franco) para luego eslabonarse con el Camino de Cruces, en las inmediaciones del IJA del Casino (Puleio, 2015).
- *Ruta original del antiguo Camino Real hasta Panamá “La Vieja”*: desde la ya mencionada “Lucha Franco”, no se tiene información de su ruta hasta Panamá La Vieja.

Atentado a los caminos reales

Han sido varios los intentos de daño directo a los caminos reales, y a algunas de las estructuras que forman parte de estos; de forma consciente.

Como primer caso, está la de la “Capilla de la Palangana”, la cual quedó delimitada en terrenos boscosos de la Zona del Canal, vedado a los panameños, para prácticas de tiro y de supervivencia en la jungla. Pero a pesar de ello, los norteamericanos le daban mantenimiento, y no permitían que se hicieran prácticas militares alrededor a su estructura para no afectar a las ruinas ni a su pozo circundante. En un reportaje periodístico realizado por Pérez (2019), narra de la existencia de publicaciones en medios impresos de 1986 donde se muestra la parte del altar mayor de la capilla aun en firme. Sin embargo, “...33 años después se encuentra en el suelo. No resistió las inclemencias del tiempo, cayendo al suelo (Pérez, 2019). Tanto los panameños reclamar los

terrenos de la Zona del Canal, para que, al revertir al fin a la soberanía panameña, las autoridades no se preocupen ni por los mismos ni por el valor patrimonial que allí se contienen.

Otro caso es el de los tramos de los caminos de Gorgona y de Cruces. A tan solo al frente de las oficinas del Parque Nacional Camino de Cruces, cerca del antiguo Campo de Antenas, aparecen las construcciones de proyectos gubernamentales en las cercanías de la reserva (Ciudad de la Salud de la CSS y el Mercado de Abastos), de las que una calle de ellas "...pasó justo por encima de un segmento de medio kilómetro del Camino de Gorgona. Puleio lamenta que el patrimonio histórico sea tan poco apreciado en Panamá" (Guevara, 2017).

Fue precisamente en uno de estos proyectos (juntos uno al lado del otro) en donde un grupo de conservacionistas de estos caminos coloniales, liderados por el Sr. Puleio se acercó a las empresas constructoras a cargo de las obras para advertirles sobre los restos de un tramo del Camino de Cruces. Por ello, la constructora española "FCC", a cargo de la construcción de la Ciudad Hospitalaria, tomó medidas para preservarlo "...y, en un gesto histórico, modificó el diseño original del proyecto para evitar la destrucción del sitio arqueológico. La empresa a cargo del Mercado de Abastos, en cambio, destruyó quinientos metros de su empedrado frente al desinterés de las autoridades" (Carles, 2016).

Está el caso de la propuesta sede de la Facultad de Medicina de la Universidad de Panamá a ubicarse en cinco hectáreas a un costado de la Ciudad de la Salud, cuyos planos de ubicación señalan que parte del edificio y estacionamientos propuestos pasan por otro tramo del Camino de Cruces, por lo que "si no modifican los planos de ubicación ..., el camino de Cruces desaparecerá, ante el impacto de la obra" (Puleio, 2017).

Como ya se ha mencionado antes, el pasar del pasado siglo y del presente en la selva y campos, y el avance desmedido de proyectos de construcción en la ciudad capital y sus alrededores, han borrado muchos de los tramos empedrados de los Caminos Real y de Cruces. Pero por los tramos hallados y por hallar, de los que se pudieran haber salvado o por rescatar, no están reconocidos como patrimonio nacional. "Nunca han sido una prioridad para las sucesivas administraciones de gobierno" (Guevara, 2016).

Conservacionistas y exploradores de estos caminos como Adrián Benedetti, Christian Strassing, Oris Nicholson y Luis Puleio, afirman que tan solo en el 2014 el Camino Real fue declarado Patrimonio Municipal del distrito de Portobelo. Mientras que el Instituto Nacional de Cultura proponía llevar ante la UNESCO el incluir los viejos caminos y otros sitios en la lista de Patrimonio de la Humanidad. Después informaron que el trámite no había avanzado según lo planeado (Guevara, 2016).

La falta de gestiones como las mencionadas en el párrafo anterior generan que personas o empresas no les importe atentar con estos caminos, como lo fue el caso en Boquerón Abajo (Colón) en mayo de 2016, cuando los exploradores antes mencionados, intentando rehabilitar un tramo, “descubrieron con espanto cómo una retroexcavadora acabó con una cárcava y otros restos del Camino Real que resistían el paso del tiempo” (Guevara, 2016). Todo esto gracias a que “...los caminos no gozan de protección ambiental y la presión que ejerce el avance urbano es abrumadora” (Guevara, 2021).

Algunas iniciativas turísticas para estas antiguas instalaciones coloniales

Desde hace siglos se realizan turismo en caminos de todo propósito; en un principio para peregrinaciones religiosas, pero también en los que se quiere aprender del legado cultural de otros pueblos.

Se tiene el clásico caso del Camino de Santiago, el cual se supondría es un circuito netamente español; pero lo que es cierto, es que lo comparte con otros países como Portugal, Francia, Italia, más otros países del centro de Europa.

El turismo que se desarrolla a lo largo de todos los caminos que llegan a Santiago, el cual termina en Santiago de Compostela (Galicia), es tanto industrial como sustentable. Como lo refiere en un artículo el periodista Jiménez titulado *Los caminos ancestrales y el turismo moderno: “a lo largo del Camino de Santiago abundan los pequeños hoteles y puestos de descanso. Proliferan también las pequeñas empresas familiares que llevan los equipajes de los caminantes hasta el próximo pueblo en el camino”* (Jiménez, 2018).

Se encuentra también el “*Camino Inca*”, que lo comparten países entre Ecuador hasta Argentina, en donde se desarrollan circuitos culturales organizados; siendo los más conocidos los que se realizan en el Cusco al Machu Pichu. De por sí, Perú es un referente mundial en cuanto a circuitos turísticos culturales.

Pero si hablamos de caminos reales, se tiene el itinerario turístico-cultural del antiguo Camino Real al Alto Perú, la cual durante la etapa colonial “...era la principal vía de comunicación, transporte y comercio entre el Virreinato del Río de la Plata y el Alto Perú” (Camino real, 2021), el cual no se da en el Perú, sino en la provincia de Córdoba de Argentina, con un itinerario cultural de 176 kilómetros contando con 16 locales de estadía y de otros servicios turísticos a lo largo de esta ruta turística.

En Norteamérica, están también el Camino Real de Tierra Adentro, camino colonial que sirvió por más de 300 años con una extensión de 2,600 kilómetros desde el norte del Distrito Federal de México, pasando por los estados de Texas y Nuevo México en Estados Unidos. A lo largo de esta ruta se encuentran atracciones y servicios turísticos como mercados artesanales, museos, centros culturales y diversos tipos de hospedaje.

Más reciente pero no menos concurrido es el Appalachian Trail, que atraviesa todo el extremo oeste de los Estados Unidos desde los estados de Maine hasta el de Georgia, siguiendo las crestas de los Apalaches. Esta ruta esta conformada por 3,515 kilómetros de largo, los que cuentan con espacios para actividades turísticas ecológicas como senderos para caminata y ciclismo, reservas forestales, ríos rápidos, desiertos y hasta ciudades en las cuales hacer turismo urbano.

Existen otros tantos caminos históricos, naturales, culturales o de toda índole a lo largo del mundo, los que son explotados sustentablemente para actividades turísticas. De esas iniciativas pudieran copiar las autoridades panameñas en conjunto con las propuestas de entidades particulares (empresariales o no gubernamentales) para desarrollar un turismo sostenible por medio de circuitos turísticos en los diferentes tramos de algunos de los caminos coloniales señalados en este artículo.

Por ejemplo, en el caso del Camino de Cruces, según opinión del ya citado periodista Jiménez (Venta de cruces, 2018), podría proponerse un Parque Arqueológico Venta de Cruces, del cual “...solo necesita un atracadero adecuado, un sendero bien construido y señalizado, un albergue de interpretación del sitio, y establecer un balance entre naturaleza y ruinas, como se hizo en Panamá La Vieja (y Tikal y Chichén Itzá)”.

Figura 6. Conservacionistas, exploradores del Camino real y moradores de comunidades circunvecinas trabajando en la rehabilitación de un tramo de este camino entre Santa Librada y Boquerón Abajo, en Colón.



Fuente: Guevara, H., 2016

Conclusiones

De por sí, en algunos tramos tanto del Camino de Cruces como del Camino Real, los que están debidamente aptos para su caminata o para simplemente ser admirados, las comunidades circunvecinas se organizan, previo contacto con guías turísticos y arqueólogos, para ofrecer comidas, artesanías y algunas otras actividades de atracción a sus visitantes, mejorando la economía de estas localidades.

Igualmente se pudieran proponer circuitos históricos-culturales, debidamente guiados y limitados, en los tramos actualmente conservados de los caminos que así los tengan (Real, Cruces, Gorgona) y en los vestigios arquitectónicos como los de Venta de Cruces y algunos encontrados en el propio Camino de Cruces. Los tramos y estructuras aun sin reparar deberían ser atendidos

debidamente; y a los tramos sin encontrar, se les debería realizar gestiones arqueológicas para encontrarlos, restaurarlos, señalarlos y posteriormente mantenerlos, para lograr ser visitados y caminados, tal como se hacía en la época colonial, pero con restricciones propias para su conservación y de la propia naturaleza. Pero, previamente, para esto se necesita motivación de Estado, conciencia ciudadana e iniciativas particulares.

No solo en las áreas circunvecinas a las rutas coloniales, también en las ciudades y localidades por donde pasan (o pasaban), se debe involucrar a su población en cuanto a promover una conciencia y cultura turística, a educarlos históricamente en relación a estos legados coloniales, y concienciarlos igualmente a cerca de la preservación y conservación de estos atractivos y del entorno natural que les rodea. Estas son tareas que no deberían ser iniciativas tan solo por parte del Estado (Ministerios de Ambiente, Educación y Cultura), además habría que agregar las autoridades locales, para generar un sentido de identidad en el individuo como anfitrión turístico y de custodio voluntario de su patrimonio.

Existen muchas organizaciones particulares, como fundaciones, organizaciones de senderistas, de arqueólogos u “ONG’s” que pueden proponer proyectos turísticos sustentables en estos caminos y sus alrededores, tan solo bastaría contar con el apoyo del gobierno, y arrancar con planes de circuitos histórico-culturales que promuevan con mayor intensidad turística al país. Para el logro de los objetivos antes mencionados, es fundamental tener una visión de Estado a efecto de lograr la recuperación del patrimonio histórico-cultural olvidado, y por descubrir.

BIBLIOGRAFÍA

- Aguilar, J. (2021). Panamá cuenta con Centro de Investigaciones Históricas, Antropológicas y Culturales. Obtenido de TVN Noticias: https://www.tvn-2.com/contenido_exclusivo/Panama-Investigaciones-Historicas-Antropologicas-Culturales_0_5897410287.html
- Barrera, A. (2011). Camino Real de Cruces. Breve historia, mapas - recorridos. Obtenido de Studylib: <https://studylib.es/doc/4524069/camino-real-de-cruces-de-panamá>
- Camino real. (2021). Obtenido de Córdoba Turismo: https://www.cordobaturismo.gov.ar/cosa_para_hacer/camino-real/

- Carles, A. (2016). El buscador de caminos. Obtenido de Panorama De las Américas. Revista oficial de Copa Airlines.: <https://www.revistapanorama.com/el-buscador-de-caminos/>
- Castillero Calvo, A. (2019). El transporte transístmico y las comunicaciones regionales. En A. Castillero Calvo (Ed.), Nueva historia general de Panamá: Vol. I (pp. 591-649). Ciudad de Panamá: Editora Novo Art, S.A.
- Coronado, J. (2019). Sendero de la Palangana, sendero colonial cerca de la UTP . Obtenido de Recorriendo Panamá by Jimara: <https://recorriendopanama.com/sendero-palangana/>
- Gárate, P. (2019). PANAMÁ - Camino Real de Cruces. Desde Av. Madden hasta Limarrete, río Caimitillo, río Camarón y Vía Centenario - enero 2019. Obtenido de Wikiloc. Senderismo: <https://es.wikiloc.com/rutas-senderismo/panama-camino-real-de-cruces-desde-av-madden-hasta-limarrete-rio-caimitillo-rio-camaron-y-via-cente-32435107>
- Guevara, H. (2016). Rehabilitan 10 kilómetros del histórico Camino Real. Obtenido de Diario La Prensa: https://www.prensa.com/entretenimiento/Rehabilitan-kilometros-historico-Camino-Real_0_4486801413.html
- Guevara, H. (2017). El olvidado Camino de Gorgona. Obtenido de Diario La Prensa: https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:cbP3ftBj3WwJ:https://www.prensa.com/imprensa/vivir/olvidado-Camino-Gorgona_0_4780771963.html+&cd=1&hl=es&ct=clnk&gl=pa&client=safari
- Guevara, H. (2021). El último defensor de los caminos coloniales en Panamá. Obtenido de TVN Noticias: https://www.tvn-2.com/contenido_exclusivo/ultimo-defensor-caminos-coloniales-Panama_0_5853914555.html
- Jiménez, R. (2018). La capilla de la palangana. Obtenido de Diario La Prensa: https://www.prensa.com/de_panama_para_el_mundo/capilla-palangana_7_5045565394.html
- Jiménez, R. (2018). Los caminos ancestrales y el turismo moderno . Obtenido de Diario La Prensa: https://www.prensa.com/de_panama_para_el_mundo/caminos-ancestrales-turismo-moderno_7_5048565096.html
- Jiménez, R. (2018). Navegando el río de los Lagartos. Obtenido de Diario La Prensa: https://www.prensa.com/de_panama_para_el_mundo/Navegando-rio-lagartos_7_5086811269.html
- Jiménez, R. (2018). Venta de cruces. Obtenido de Diario La Prensa: https://www.prensa.com/de_panama_para_el_mundo/Venta-cruces_7_5032816669.html
- Mendizábal, T., & Valdés, S. (2018). El Camino de Cruces y el Camino Real de Panamá: Recursos Culturales y Naturales. Obtenido de Asociación de Antropología e Historia de Panamá: <https://aahpanama.org/wp-content/uploads/2018/01/Mendizabal-2018-Caminos-Transistmicos.pdf>
- Pérez, K. (2019). Capilla de La Palangana, el tesoro arqueológico que EEUU cuidó y Panamá abandonó. Obtenido de TVN Noticias: https://www.tvn-2.com/nacionales/Capilla-Palangana-arqueologico-EEUU-Panama_0_5283971629.html

- Puleio, L. (2015). El Camino de Cruces, versión original. Obtenido de Diario La Estrella de Panamá: <https://www.laestrella.com.pa/opinion/columnistas/150705/camino-cruces-version-original>
- Puleio, L. (2017). Los diseños de la historia. Obtenido de Diario La Prensa: https://www.prensa.com/opinion/disenos-historia_0_4730527033.html
- Puleio, L. (2018). El Camino de Cruces del Virrey. Obtenido de Diario La Prensa: https://www.prensa.com/opinion/Camino-Cruces-Virrey_0_5067993239.html
- Puleio, L. (2018). Historia faltante. Obtenido de Diario La Estrella de Panamá: <https://www.laestrella.com.pa/opinion/columnistas/181211/historia-faltante>
- Puleio, L. (2019). La búsqueda de la historia. Obtenido de Diario La Estrella de Panamá: <https://www.laestrella.com.pa/opinion/columnistas/190927/busqueda-historia>
- Puleio, L. (2019). Morgan y 'El Caballo de Oro'. Obtenido de Diario La Estrella de Panamá: <https://www.laestrella.com.pa/opinion/columnistas/190808/oro-morgan-caballo>
- Reverte, J. (S. F.). Los Fuertes del río Chagres. Obtenido de Instituto Conmemorativo Gorgas: <http://www.gorgas.gob.pa/Documentos/museoafc/loscriminales/biografias/FUERTESED LRIOCHAGRES.htm>
- Reyes, M. (2017). Valoración de los caminos de carretas antes de la construcción del ferrocarril de 1821 a 1871 en Costa Rica. Obtenido de Observatorio geográfico América Latina: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal16/Teoriaymetodo/Geografiahistoricaehistoriadelageografia/09.pdf>
- STS. (2016). *Soluciones Turísticas Sostenibles*, SINAP, INAC, UNESCO. MiAMBIENTE, ATP.
- Totten, G. (1857). *Map of the Isthmus of Panama representing the line of the Panama Rail Road as constructed under the direction of George M. Totten, chief engineer &c.* Obtenido de Library of Congress Online Catalog (1,187,748): <https://www.loc.gov/resource/g4872p.pcc00004/?r=-0.308,-0.034,1.715,1.463,0>
- Tribu Guarumo. (2017). Obtenido de Facebook: <https://www.facebook.com/TribuGuarumo/posts/1509978392416699>

Conflicto de interés

La autora declara no tener conflicto de interés.

Información adicional

La correspondencia y las solicitudes de materiales de este escrito deben dirigirse al autor.

Las impresiones y la información sobre permisos están disponibles en el siguiente enlace: https://www.revistas.up.ac.pa/index.php/contacto/acceso_reuso