

EL CAMINO DE CRUCES

La Primera Ruta Multimodal de las Américas

Breve Historia
Mapas del Camino de Cruces
Afectaciones debido al desarrollo desordenado



73-F. The old Las Cruces - Panama, April, 1914.

Camino de Cruces – 1914



Camino de Cruces - 2011

Preparado por
Azael Barrera, Ph.D.

Con el aporte de la
Fundación Itinerarios Culturales e Históricos de Panamá
y Amigos del Camino de Cruces

EL CAMINO DE CRUCES

La Primera Ruta Multimodal de las Américas

Esta es una breve historia, ilustrada con mapas e imágenes, para educar sobre los peligros que se ciernen sobre el patrimonio histórico de la República de Panamá, en especial aquél que todavía no se encuentra protegido por una ley u otro estamento protector.

Como veremos en este resumen casi escueto de la historia del Camino de Cruces, el Camino transístmico que dio vida a las ciudades de Nombre de Dios, Portobelo, Chagres, y la ciudad de Panamá, tanto antes como después de su destrucción en 1671 y posterior renacimiento en 1673, la ciudad de Panamá no fue un resultado accidental de la conquista y la colonización europea.

Su vocación como eje de tránsito transcontinental fue sellada hace casi 500 años, primero cuando Vasco Núñez de Balboa se encontró con el Mar del Sur y segundo cuando este suceso generó el gran plan estratégico del emperador Carlos I de construir ciudades, una en el Mar del Norte y la otra en el Mar del Sur para que por medio de vías de comunicación entre sí, fueran el eje de la conquista, la colonización, la europeización y posterior desarrollo económico y cultural de los hoy países soberanos de Panamá, Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia y Chile.

El gran triángulo estratégico ístmico formado por la ciudad Panamá, Chagre y Nombre de Dios, primero, y Portobelo posteriormente, aunado a las rutas de galeones de Nombre de Dios y Portobelo a Cartagena, y de Panamá a El Callao y Arica en Perú, dio vida a gran parte de lo que hoy somos América Latina, con sus altos y bajos.

Nuestra intención con este breviario es documentar a las autoridades electas que forjan las leyes del país para que rubriquen los instrumentos legales que protejan el patrimonio histórico nacional que representa toda la ruta, todo el eje del “Camino que trafica de Cruces a Panamá” que surgió en la década de 1530 y estuvo activo incluso hasta el comienzo de nuestra vida republicana en los albores del siglo XX, y no solo sus todavía existentes tramos empedrados de manera aislada y sin sentido. El Camino era un todo, el primer ejemplo de ruta de transporte multimodal de las Américas (*marítima, fluvial y terrestre*) que constituyó el eje que construyó el país, y fue el núcleo que plasmó en sus holladeras dejadas por las mulas y las piedras que evitaron atascarse a sus caminantes, el destino y vocación mundial de la República de Panamá como la Encrucijada de las Américas y Puente del Mundo. No se puede permitir bajo ninguna excusa de “desarrollo” que el camino se convierta en su víctima, aunque este desarrollo venga dictado por las más altas autoridades o por los empresarios más pujantes.

El Camino de Cruces : Una Historia Breve

Partiendo del primer asentamiento estable en la Tierra Firme, Santa María La Antigua del Darién, Vasco Nuñez de Balboa había encontrado el “Mar del Sur” en 1513, probando que las Américas no eran las Indias sino un continente totalmente nuevo. A inicios de 1514 la Corona Española envió como gobernador a Pedrarias de Ávila con la orden que *“se hagan desde la villa de Nuestra Señora Santa María del Darien, hasta la dicha mar del sur, tres ó cuatro asientos en las partes que pareciere mas provechosos en el golfo de Urabá, para atravesar é hollar la tierra de la una parte á la otra, y donde con ménos deficultad la gente pueda andar, y en los lugares que pareciere que son mas sanos, y tengan buenas aguas y asientos, conforme á la instruccion que llevastes: y el asiento que se oviere de hacer ... en la mar del sur, debe ser en el puerto que mejor se hallare y mas conveniente para la contratacion de aquel golfo”* (Carta del Rey Carlos I a Pedrarias Dávila, 1514).

Así, entre 1515 y 1519, entre exploraciones y avasallamientos, un camino fue definido entre Nombre de Dios, poblado fundado por Diego de Nicuesa en 1510, y el Mar del Sur. El 15 de agosto de 1519 Pedrarias fundaría la Ciudad de Nuestra Señora de la Asunción de Panamá, poniéndola a cargo a Gaspar de Espinosa. Ese camino conocido de antemano por los nativos del área, atravesaba la zona alta del río de Los Lagartos, como lo llamó Cristóbal Colón, cercana a Nombre de Dios y que Vasco Núñez de Balboa llamaría *Chagre*. Este fue el primer camino principal: el Camino Real de Nombre de Dios. Para 1521 en la desembocadura del río se establecería un poblado del mismo nombre: Chagre.

El Camino Real, que a partir de 1524 se mejoraría con una base empedrada en las partes más difíciles, se utilizaría como ruta principal

hasta que encontraron grandes yacimientos de plata y oro en Perú y Bolivia -entonces Alto Perú. En el trayecto del Camino Real se establecieron estancias de espera o ventas para los viajeros y los transportes de trenes de mulas o *hatojos* que llevaban el oro y la plata que venían del Perú, y otras mercaderías.

Desde entonces fueron evidentes las dificultades, especialmente para los viajeros, del Camino Real de Nombre de Dios. Desde 1532 fueron numerosas las peticiones por encontrar o hacer un mejor camino. El gobernador ordenaría limpiar el Chagre para mejorar la navegación y hacer un camino a la ciudad. La ciudad recibió Cédula en 1533 para *“hacer el camino por el rio de Chagre por donde se podría venir en barcas y bergantines hasta cinco o seis leguas de la ciudad de Panamá y el resto del camino hacerlo con carretas y que asi convendría”*. (Archivo de Indias, Panamá 234). Este nuevo camino sería el que vendría del desembarcadero de Cruces -o *Cruzes* como se le llamó entonces- en el río Chagre, situado por Hernando de la Serna en 1527, hasta la ciudad de Panamá: se crea así **el Camino Real de Cruces**.

Para 1536, y por Real Cédula, se tenía una Casa o Aduana y una venta en Cruces con embarcadero y almacenes para las mercaderías que vendrían o se enviarían por el río Chagre a la ciudad de Panamá, a la cual pertenecía la Venta. Desde y hacia la ciudad de Panamá viajeros y carga iban en trenes de mulas o *hatojos* llevados por arrieros. Luego se traían y llevaban desde y hacia la boca del Chagre en *bongos* o barcas *chatas*. De la boca del Chagre los viajeros y mercancías eran llevados y traídos en bergantines desde y hacia Nombre de Dios. En 1537 comienzan los ataques de piratas y corsarios en la costa a los bergantines, pero el oro y plata real no se

traficaba por esta ruta, éstos iban por el Camino Real.

En 1572 Francis Drake ataca por primera vez Nombre de Dios con relativo éxito. Los continuos ataques de piratas y corsarios justificaron la construcción de fortificaciones para Nombre de Dios, la boca del Chagre e incluso los Caminos Real y de Cruces. Estas estuvieron a cargo de Juan Bautista Antonelli y Juan de Texeda. Antonelli por su parte favoreció cambiar de puerto en el Mar del Norte de Nombre de Dios a Portobelo, puerto natural en Tierra Firme encontrado por Colón en 1502.

A finales de 1595 Francis Drake volvió a atacar Nombre de Dios, sus contingentes se adentraron por el Camino Real para atacar los trenes de mula con su carga de plata y oro que iban de Panamá, pero fracasaron. Luego planeó tomar Portobelo y adentrarse por el Chagre hasta Cruces, pero murió en enero de 1596, siendo enterrado en el mar. El Camino de Cruces fue así crucial en la defensa contra Drake: las tropas que vinieron del Perú al mando de Alonso de Sotomayor utilizaron el camino y poblados, como el de Guayabal y la casa de Cruces, para defender la ciudad de Panamá y repeler a los corsarios.

Para 1597 se muda el puerto de Nombre de Dios a Portobelo y se terminan sus primeros fuertes, como el Castillo de San Felipe “Todo Hierro”, y el Castillo de San Lorenzo del Real de Chagre en la entrada del río Chagres. Así el Camino de Cruces se completó como una ruta transístmica mixta, con tres etapas: *marítima*, desde Nombre de Dios hasta 1596 y de Portobelo a partir de 1597, a la boca del Chagres; *fluvial*, desde la boca del Chagres a la Venta de Cruces; y *terrestre*, de la Venta de Cruces a la ciudad de Panamá. El oro y otros metales preciosos siguieron llevándose por el Camino Real de Portobelo mientras que los viajeros, y las mercaderías se traían por el Camino de Cruces.

Casi un siglo después, en 1671, el pirata Henry Morgan logró tomar el Castillo de San Lorenzo e ingresó a través del Chagres y el Camino de Cruces para llegar a la ciudad de Panamá, sitiarla, saquearla y destruirla. Muchos de los que lograron escapar se refugiaron primero en el poblado de Guayabal en el Camino de Cruces, para luego escapar a la Chorrera y finalmente a Santiago de Natá de los Caballeros, al este de Panamá. Dos años después la ciudad se trasladaría al emplazamiento que ahora es conocido como el *Casco Antiguo*. En consecuencia tanto el Camino Real como el Camino de Cruces cambiaron ligeramente de ruta desde la nueva ciudad de Panamá, estando más cercano el de Cruces.

Paralelo al Camino de Cruces se desarrollaron a partir de 1730 otros caminos, el que iba de Gorgona, un desembarcadero río abajo desde el Cruces, y el que iba al Corozal, desde la ciudad de Panamá. Estas rutas se unían al Camino de Cruces por el área del río Cárdenas, por donde hoy está Clayton. Los caminos unidos en uno solo entonces atravesaban el río Hondo, hacia Panamá. Un puente de piedra se erigió sobre el río Hondo, por ello también se le llamó el *río del Puente*. Ese río se conoce hoy día como Curundú.

Con la caída del tránsito de riquezas del Perú, la apertura de otras rutas transístmicas, y finalmente con la independencia de Panamá de España en 1821, el Camino de Cruces así como el Camino Real, perdieron importancia como rutas importante de comercio entre los dos Mares aunque seguían siendo frecuentados como carreteras locales. Otros caminos se abrían hacia y desde el Chagres. Los caminos de la parte central Panamá nuevamente recobraron importancia al ordenar Simón Bolívar en 1828, siendo presidente de la Gran Colombia, estudios para una ruta transístmica, ya sea terrestre (carretera o ferrocarril) o acuática a través de Panamá. Posteriormente es el Camino de Cruces

el que resurge gracias a la fiebre del oro en California que inicia en 1848. Los viajeros, conocidos como los “argonautas”, venían de New Orleans, Savannah o New York hasta el pueblo de Chagres en la boca del río, se embarcaban en canoas y *chatas* hasta Cruces, y de ahí en caravanas de mulas hasta la Ciudad de Panamá para continuar su viaje a California.

Del creciente flujo de viajeros se aceleró la construcción del primer ferrocarril transcontinental de las Américas. En la isla de Manzanillo se erige la ciudad de Aspinwal, que luego se llamaría Colón, como terminal Atlántica del ferrocarril. Durante la construcción del ferrocarril el Camino de Cruces es reparado entre 1853 y 1855, ya que el mismo servía como ruta de trasiego de viajeros, materiales y carga hasta que el ferrocarril llegara a la ciudad de Panamá. Con la operación a todo vapor del ferrocarril, el Camino de Cruces volvió a ser utilizado como un camino local entre los poblados entre el Chagres y la ciudad, sobre todo por aquellos que no podían costear el pasaje del ferrocarril. Finalmente con la construcción de las primeras carreteras con la llegada de los Estados Unidos al anexarse el área interoceánica y el río Chagres, para la construcción del Canal, el Camino de Cruces quedó en el abandono y poco a poco la naturaleza comenzó a reclamarlo.

Hoy día poco más de dos tercios del Camino de Cruces está en parte protegido por el Parque Nacional Soberanía y el Parque Nacional Camino de Cruces. El otro tercio ha quedado desprotegido. Una parte fue afectada con las construcciones de emplazamientos de defensa y viviendas por los norteamericanos en Clayton, Llanos de Curundú y Altos de Curundú, y por vías primero de piedra y luego de asfalto –como la carretera 12 que va de Clayton a Curundú que hoy forma las avenidas Demetrio Lakas y Ascanio Villalaz-. Otra parte con empedrados está dentro del área conocida como el campo de

antenas de Chivo-Chivo en donde los norteamericanos primero establecieron un campo de tiro y luego estaciones de radio-escucha y telecomunicaciones como parte de su estrategia de la Guerra Fría. En este campo de antenas estuvo el poblado del Guayabal.

Como vemos, el Camino de Cruces no es un camino cualquiera ni una ruta aislada que merezca ser olvidada y mucho menos destruída. El Camino de Cruces, junto con el Camino Real de Nombre de Dios y Portobelo, fueron el eje central principal del *Sistema Transístmico* entre el Mar del Norte y el Mar del Sur que permitió, junto con las rutas de galeones entre Nombre de Dios y Portobelo a Cartagena, la Habana y Santo Domingo, la interconexión y el intercambio comercial, social, cultural entre los pueblos de América y la metrópoli Europea y luego entre las Américas y el mundo. Así, ambos son parte inalienable del Patrimonio Histórico constituido por sus ciudades y enclaves terminales. En la actualidad el Casco Antiguo, Portobelo y el Castillo de San Lorenzo son Patrimonio Histórico Nacional y forman parte del Patrimonio Mundial de la Humanidad declarado, adoptado y promovido por la UNESCO.

El Camino Real de Nombre de Dios y Portobelo y el Camino Real de Cruces deben, por obligación y deber nacional y mundial, ser considerados patrimonio histórico en toda su ruta, haya o no empedrados, puentes o calzadas. Sin los Caminos, las ciudades de Nombre de Dios, Portobelo, y Panamá no tendrían sentido alguno, y no hubieran sobrevivido hasta nuestros días. Además, su potencial como elementos de turismo patrimonial junto con las ciudades y fuertes, es sencillamente incalculable.

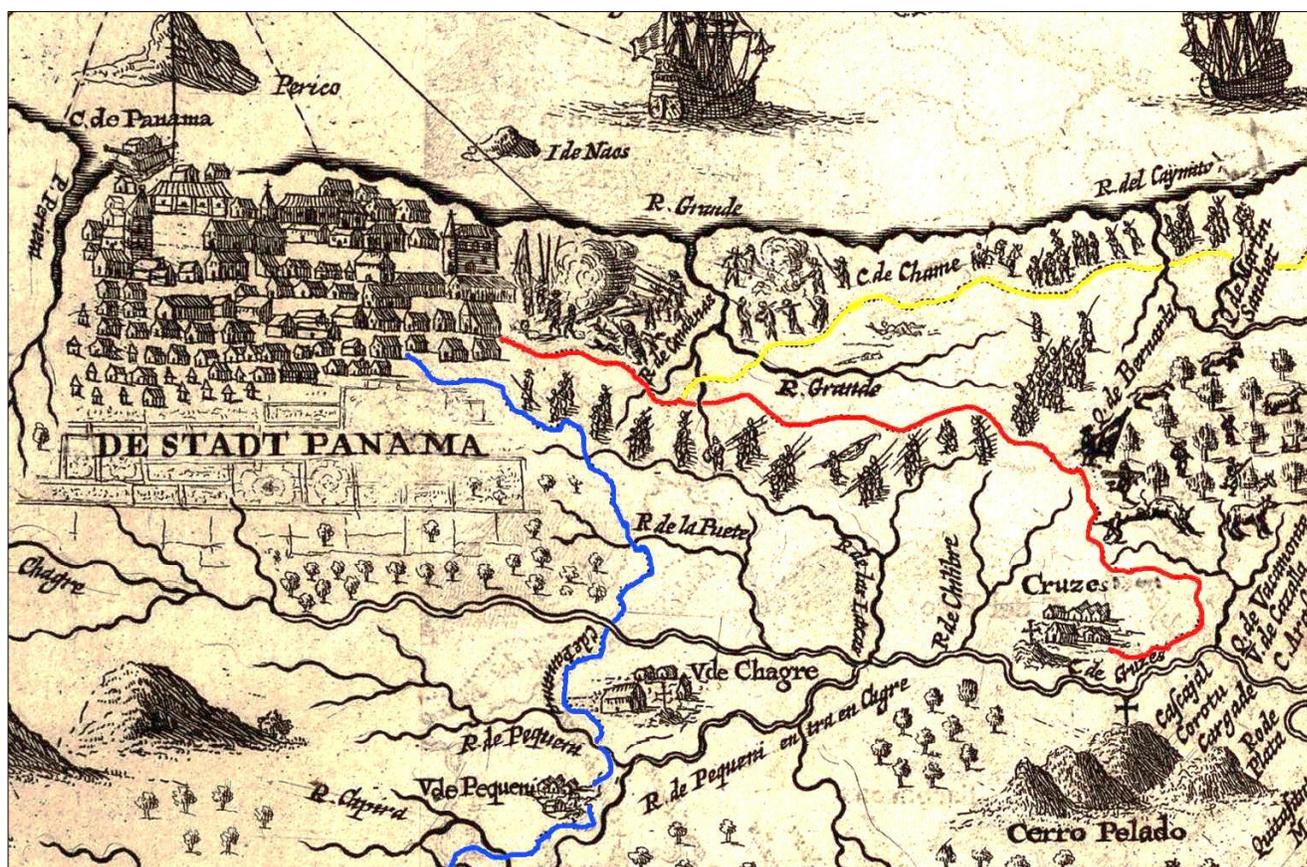
Pasemos revista a algunos planos y mapas históricos que nos revelan la existencia, ruta y eje del Camino de Cruces así como otros caminos coloniales, y luego ver cómo será seriamente afectado por proyectos de “desarrollo”.

MAPAS HISTÓRICOS DEL CAMINO DE CRUCES

A continuación ilustramos una serie de mapa antiguos que muestran el Camino de Cruces, así como otros caminos coloniales y antiguos de Panamá, con énfasis en la región transístmica.

De La invasión de Henry Morgan (1678)

La siguiente es una sección del Mapa en el libro *Bucaneros de América (1678)*, de Alexander Exquemelin, cirujano en la expedición del asalto de Henry Morgan a la ciudad de Panamá en 1671.



El plano geográfico muestra el río Chagre y la ciudad de Panamá, vista de Norte a Sur. Se marcó en línea **roja** el Camino de “Cruces”, en línea **azul** parte del Camino de Portobelo, y en **amarillo** el Camino a Chorrera. (La imagen es una cortesía de Roberto Bruno).

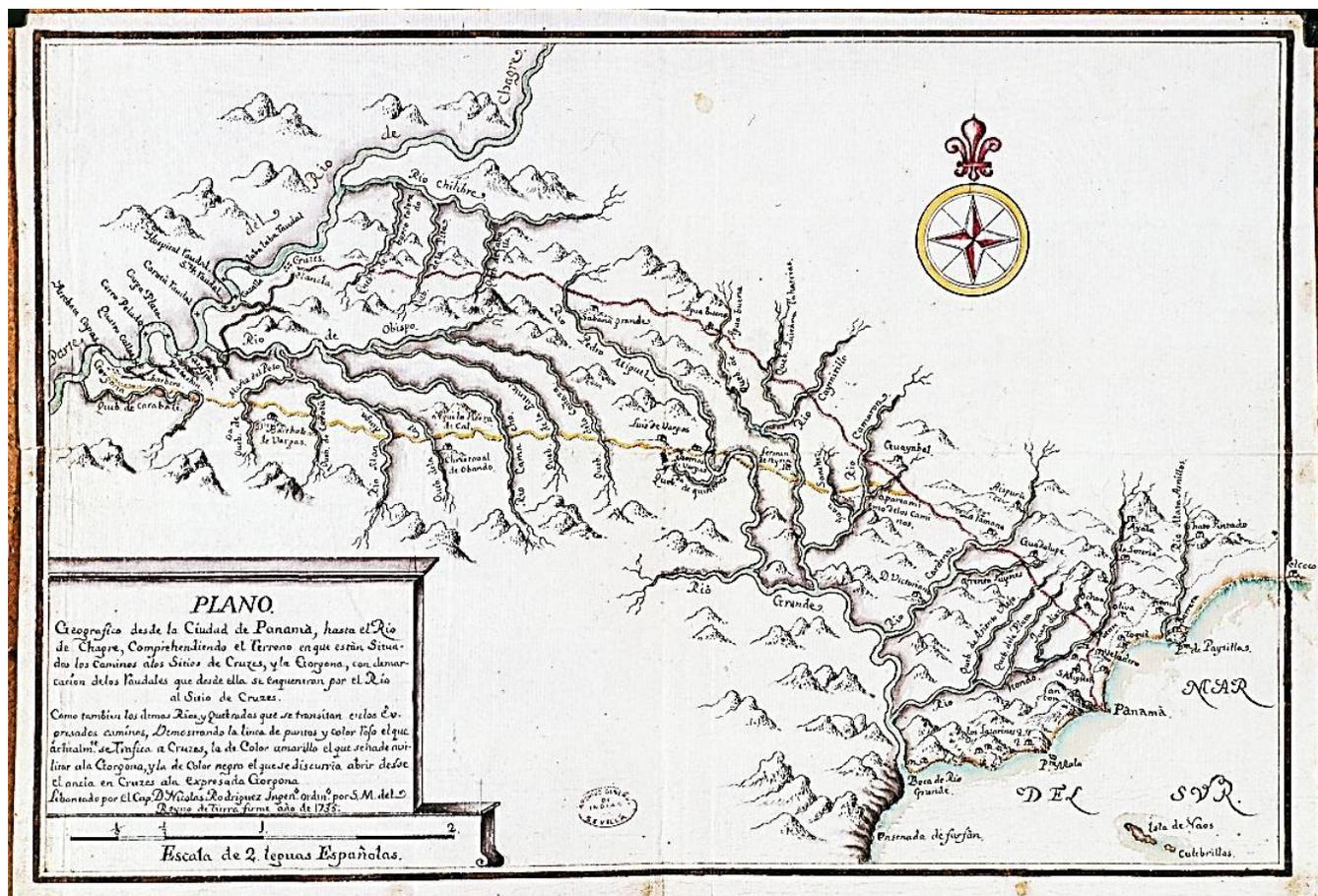
Además de ello se pueden ver con claridad el Río Grande, que fue utilizado para facilitar la entrada en el océano Pacífico del Canal de Panamá, y también el Río de Cárdenas, que se encuentra en la hoy comunidad de Clayton, en el corregimiento de Ancón.

Este mapa es obviamente ilustrativo y no estrictamente cartográfico pero revela que para la invasión a Panamá ya habían varios caminos que comunicaban a la antigua ciudad de Panamá, llamada hoy Panamá Viejo, con el resto del istmo. El Camino a Chorrera continuaba hacia la nueva Capira -la antigua se encontraba en la cuenca del Chagre-, Natá de los Caballeros, Santiago y la región de Azuero.

Los Caminos de Cruces y Gorgona (1735)

La existencia no sólo del Camino de Cruces en el río Chagre, sino también del llamado Camino de Gorgona se constata en el “Plano Geográfico desde la Ciudad de Panamá hasta el Río Chagre, comprendiendo el terreno en que están situados los caminos a Cruces y a Gorgona a esta ciudad”, de Nicolás Rodríguez, de 1735.

El plano acompañó su informe sobre el Estado de los Caminos en que recomendó o bien calzar con empedrados el Camino de Gorgona o mejorar sustancialmente el Camino de Cruces así como detallaba procedimientos para su mantenimiento o mejoramiento continuo.



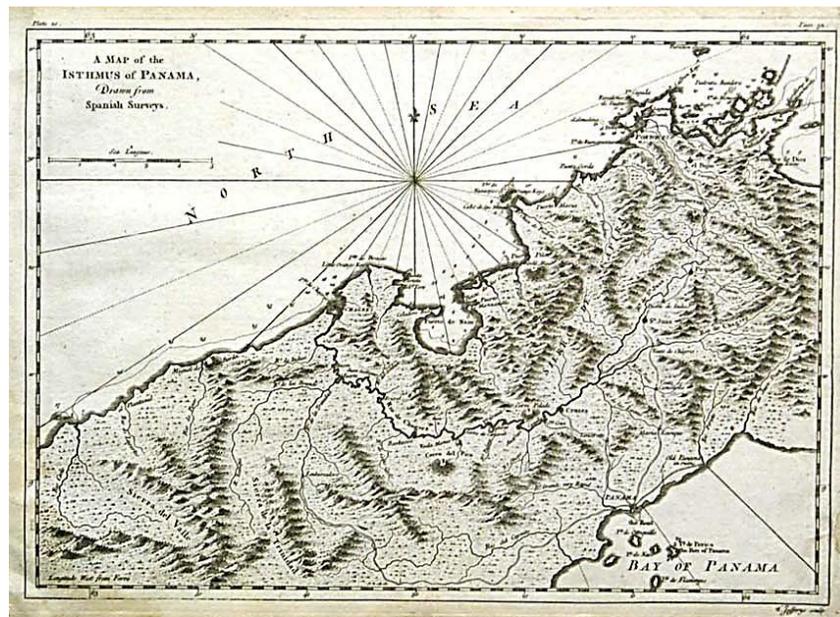
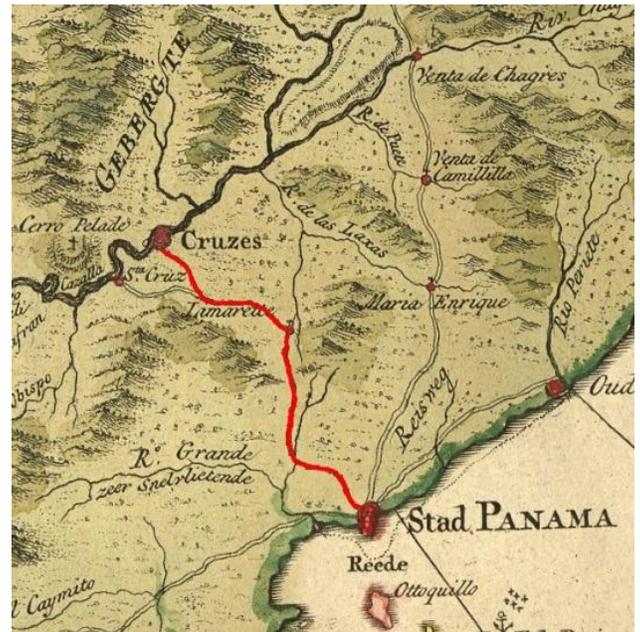
El Ing. Rodríguez marcó claramente en el plano hecho a mano, mostrado arriba, el Camino de Cruces en color **rojo**, y el Camino de Gorgona en **amarillo**.

Ya para este mapa se había mudado la ciudad de Panamá a su lugar actual, y la ruta de los Caminos, tanto de Cruces como el Camino Real a Portobelo, había cambiado su curso para entrar por la vía de las Sabanas – hoy avenida Central- hacia la ciudad.

Esta imagen ha sido una cortesía especial del Archivo General de Indias, Sevilla, para esta investigación. No había sido previamente digitalizado hasta ahora.

Parte Central del Istmo (1742, 1762)

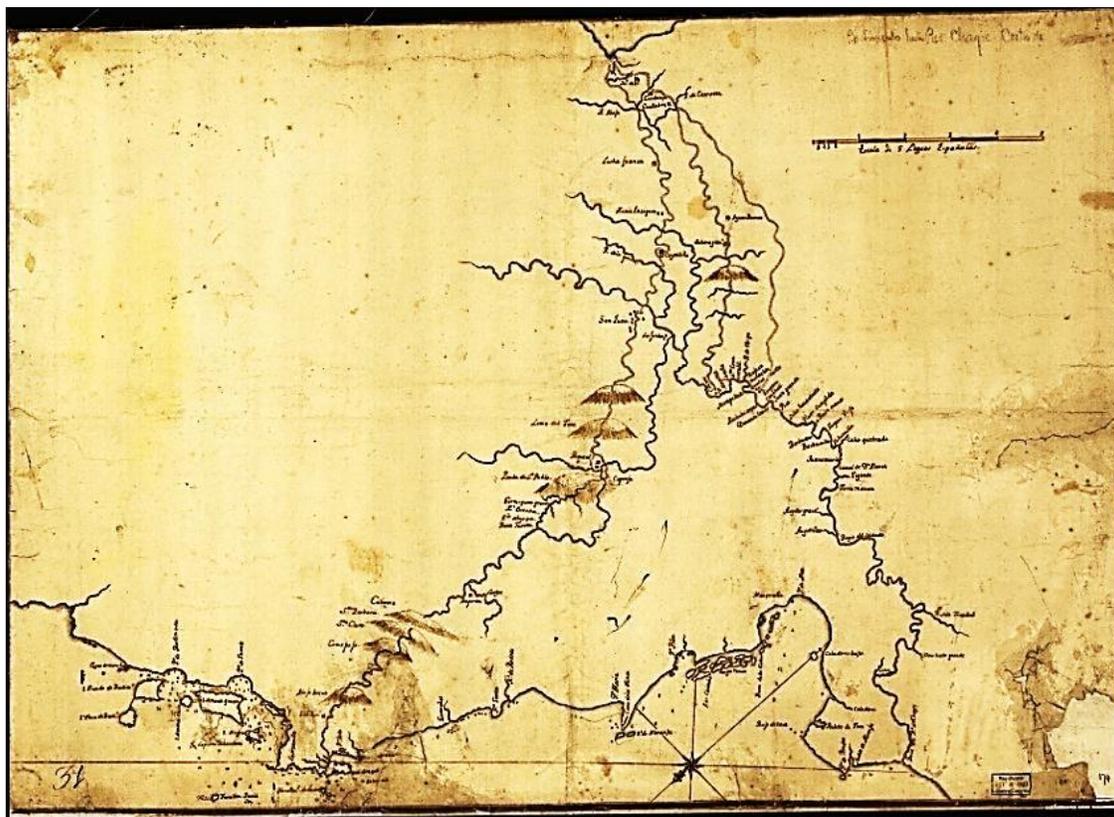
A continuación el mapa de Isaac Tirion de 1762 (en holandés, arriba) de la parte central del istmo de Panamá, virtualmente idéntico al publicado en 1742 (en inglés, abajo) atribuido a Thomas Jefferys, quien fuera cartógrafo de la corona inglesa. En la parte superior el mapa de Tirion con su detalle y abajo el mapa de Jefferys, donde se muestra el área central entre el río Chagre y Panamá; el Camino de Cruces se ha marcado en rojo.



En estos mapa se observan claramente el Camino Real de Portobelo y el Camino Real de Cruces, con ciertas coordenadas geográficas aunque no son muy precisos. En aquella época algunos mapas de América eran referidos al meridiano de Tenerife en lugar del meridiano de Londres, como se hace hoy en día. Ambos mapas se realizaron en base a datos de planos españoles.

Mapa Dibujados a Mano con los Caminos de Cruces, Gorgona y Real de Portobelo (1740).

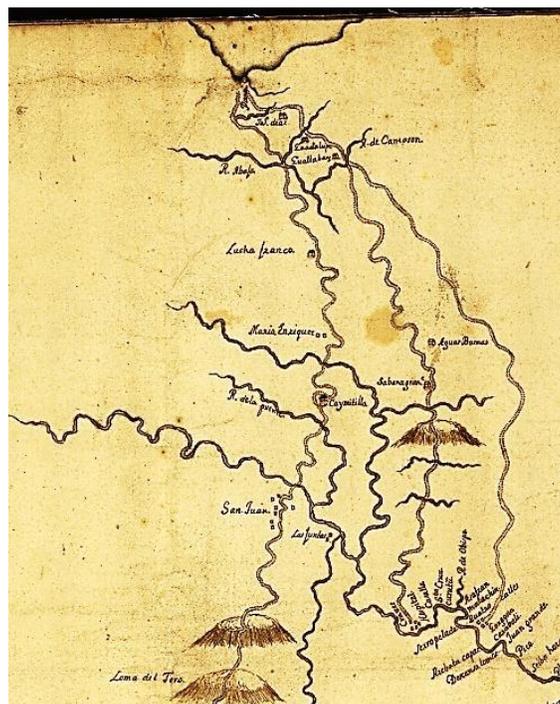
Plano de la parte central de Panamá de 1740. El Mar del Norte está en el plano inferior y el Mar del Sur en el superior. El Camino Real de Portobelo a Panamá, a la izquierda, desde el río Chagre el Camino Real de Cruces en el centro, y el Camino de Gorgona a la derecha. Ver detalle de los Caminos abajo.



El detalle de la parte superior del mapa, orientado verticalmente Sur arriba y Norte abajo, muestra además algunos de los poblados a lo largo de las rutas del Camino de Cruces y del Camino de Portobelo, así como las alturas más prominentes. Resulta que son los mismos que muestra el mapa de Nicolás Rodríguez.

Igualmente muestra la gran cantidad de raudales que se encontraban entre Gorgona y Cruces, como el mapa de 1735.

Este mapa dibujado a mano es parte de la colección de mapas antiguos sobre las Américas del periodo colonial de la Biblioteca del Congreso de Estados Unidos.



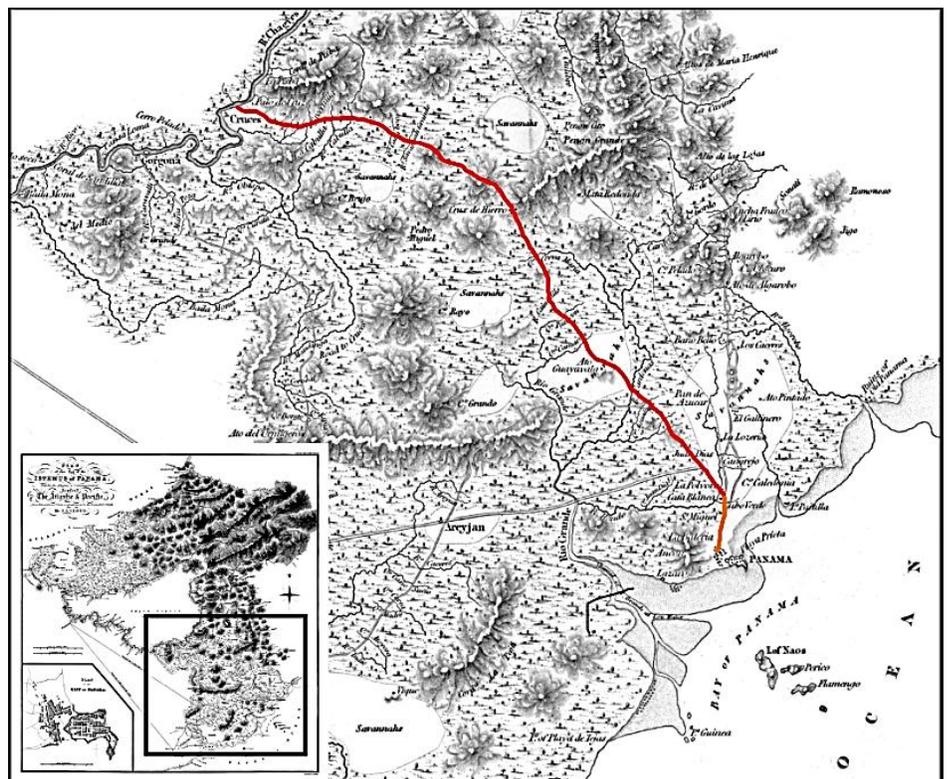
Finalmente tenemos un mapa elaborado por José Antonio de Pineda en 1759, del cauce del río Chagres. En una sección que se muestra, ilustra los embarcaderos de Cruces y de La Gorgona y las fortificaciones que se reforzaron en el río para detener futuros ataques piratas.



Este mapa es también parte de la colección digitalizada de mapas del Archivo de Indias.

El Proyecto Transístmico de Simón Bolívar (1831)

John Augustus Lloyd, fue comisionado por Simón Bolívar para la factibilidad de construir una carretera, ferrocarril o canal acuático, a través de Panamá. El mapa resultado del estudio de tres años muestra el Camino de Cruces, el Camino Real a Portobelo, el Camino de Gorgona, el Camino desde el poblado de Guadalupe (hoy Clayton, detrás del actual edificio de la Caja del Seguro Social) a Chorrera, y el Camino de Chagres, distinto del Camino Real. El Camino de Cruces se muestra en rojo, medido en 1830.



El Oro de California y el Ferrocarril (1849-1857)

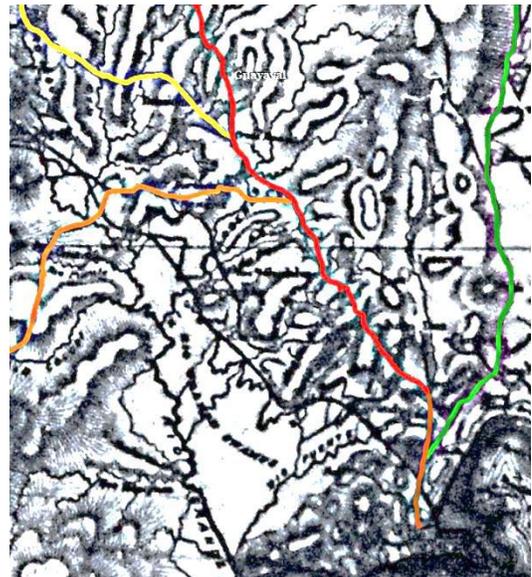
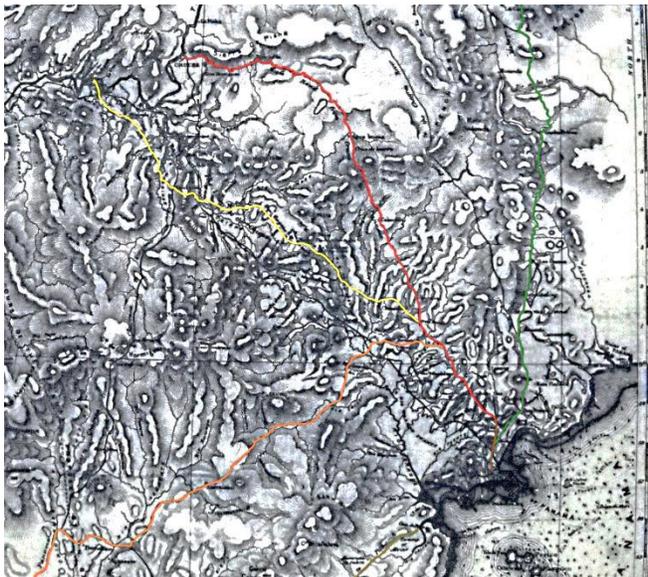


Con la fiebre del oro desatada en California, en la costa Pacífica de Estados Unidos, Panamá se convirtió nuevamente en ruta de tránsito mundial. Muchos mapas, algunos precisos otros no, se dibujaron de la ruta de la boca del Chagres desde y hacia Panamá.

Uno de estos mapas es el de H. Tiedmann, ingeniero del primer ferrocarril transistmico y transcontinental en construcción, de 1851, basado en exploraciones y datos de Garella, Falmarr y otros. El mapa, del cual mostramos una sección, muestra la ruta del ferrocarril, y el Camino de Cruces, que fue utilizado antes de terminar el ferrocarril.

En este mapa, aunque no es muy preciso, aparecen los poblados a lo largo de la ruta del Camino de Cruces (Dos Hermanos, Tabernilla, Rancho Grande, Sabana Grande, Agua Buena, Caimitillo, Guayabala entre el río Cárdenas y el río Camarón, donde está el campo de antenas de Chivo-Chivo). Muestra también el Camino de Gorgona, otra ruta utilizada por los viajeros hacia California.

Otro mapa importante del siglo XIX es el mapa de George Totten, ingeniero del ferrocarril, que muestra las rutas de varios Caminos, aproximadamente en los mismos puntos que el mapa de Lloyd.

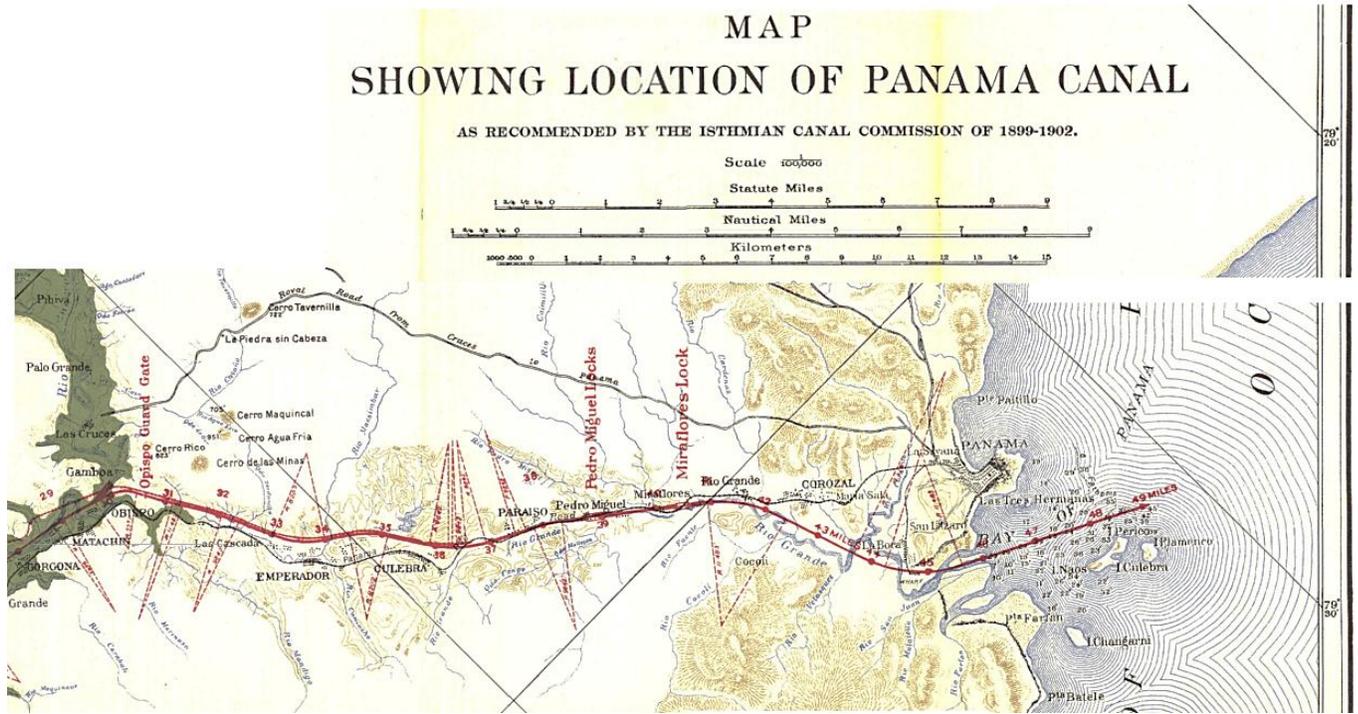


A la izquierda, una parte del mapa mostrando el área entre el Chagres y la Ciudad de Panamá. A la derecha, la parte del mapa entre la ciudad de Panamá y el área del campo de antenas de Chivo-Chivo, en donde el Camino de Cruces (**rojo**) se bifurca hacia el Camino de Gorgona (**amarillo**).

(Nota: Ambos mapas, de Tiedmann y de Totten, son una cortesía del explorador Enrique García)

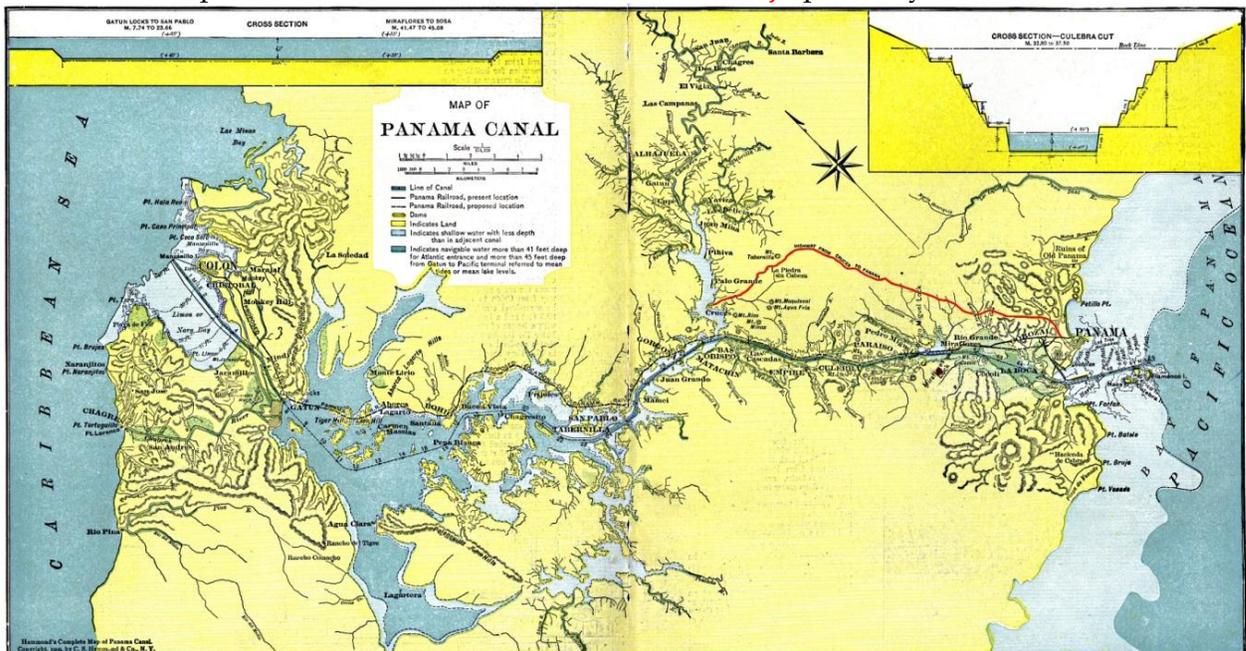
La Construcción del Canal (1905-1914)

En 1904 se creó la Comisión Ístmica del Canal para construir el actual canal de esclusas. El mapa de la Comisión Ístmica de 1905, muestra en detalle con coordenadas geográficas comprobadas en campo, el recorrido del Camino de Cruces. El Camino de Cruces es el trazado en gris arriba del trazado del Canal.

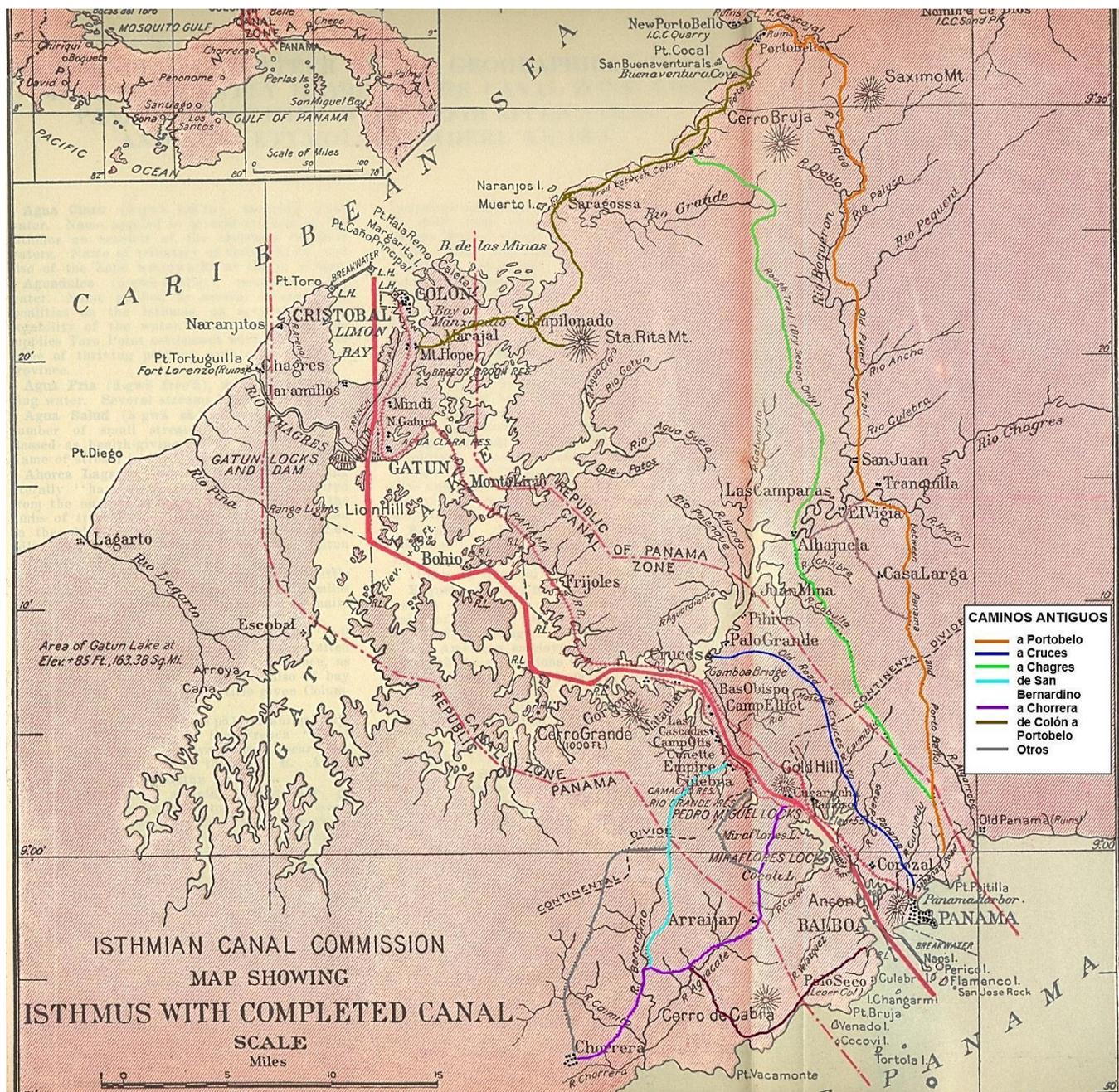


El hecho que el Camino de Cruces, constatado en mapas oficiales, fuera parte importante de estos mapas demuestra la importancia que los propulsores del Canal le dieron a esta ruta histórica.

Posteriormente tenemos el mapa de 1911 de C.S. Hammond del Canal de Panamá, mostrando el Camino de Cruces paralelo al Canal de Panamá, marcado en rojo para mayor claridad.



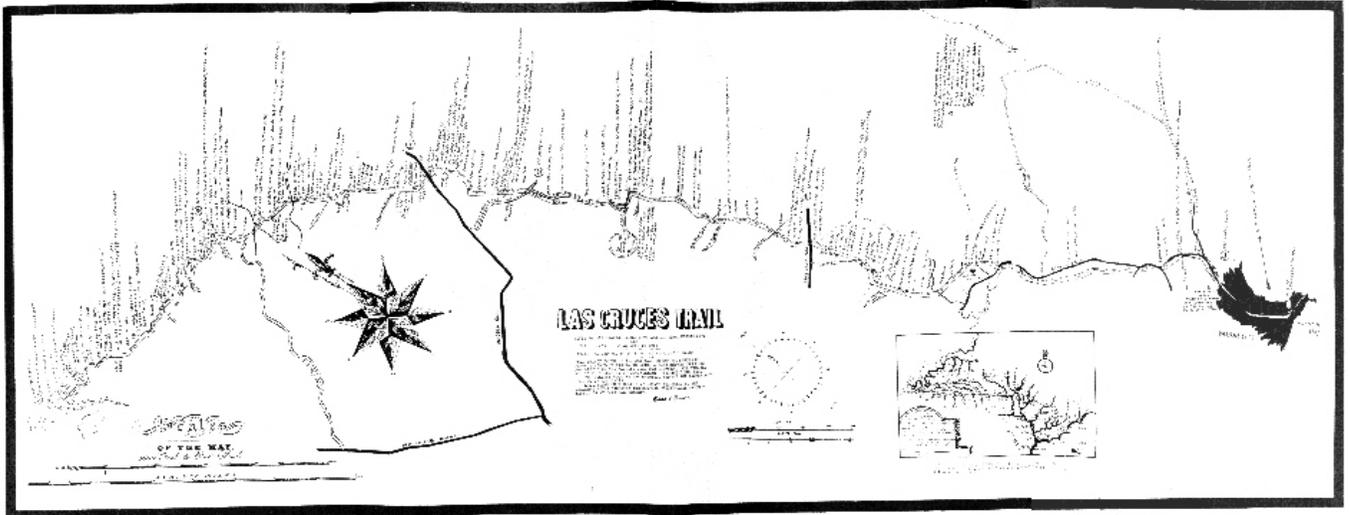
En 1913 la Comisión Istmica del Canal de Panamá publicaría otro mapa, de uso más amplio, de la región interoceánica, que se muestra a continuación. Este mapa sí mostraría un numero considerable de Caminos: el Camino Real de Portobelo (naranja), el Camino de Cruces (azul), el Camino de Chagres (verde), el Camino de Chorrera que partía del Camino de Cruces a la altura del río Cárdenas (violeta), el Camino de San Bernardino, que partía del Camino de Gorgona hacia Chorrera (aqua), el camino de Farfan a Arraiján y el camino de Colón a Portobelo. Los colores indicados en los caminos es nuestro, y se detallan en la leyenda que adjuntamos al mapa.



Nota: Este mapa ha sido una cortesía del Sr. Roberto Bruno, de la Sociedad Histórica de Panamá.

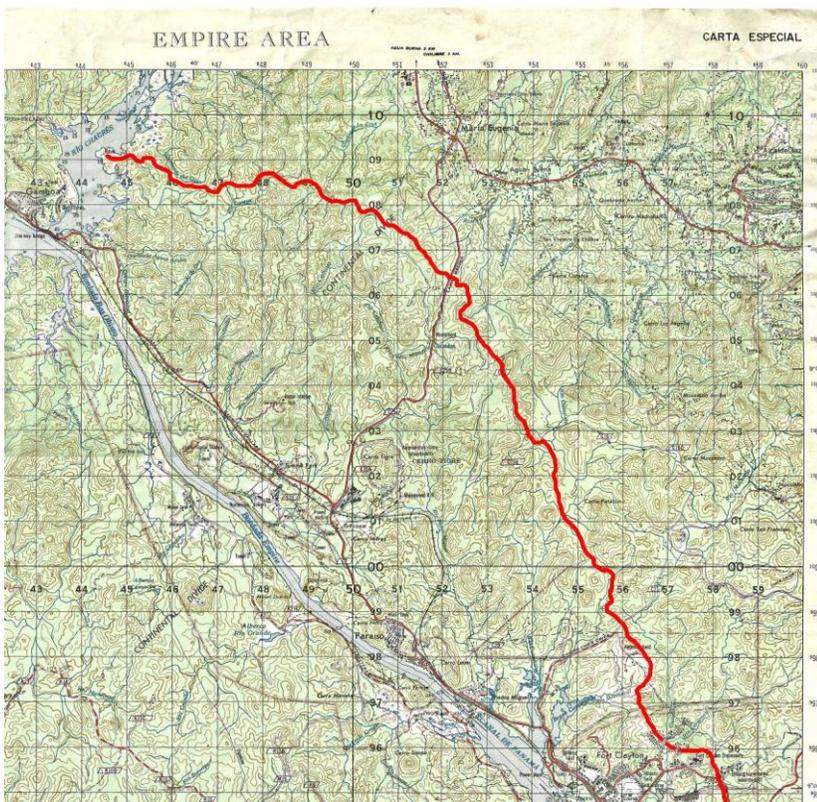
Redescubriendo el Camino de Cruces (1948)

En 1948, el Capitán Robert Rennie, piloto del Canal, armado con planos antiguos como el de Nicolás Rodríguez, y una brújula, buscó en campo la ruta del Camino de Cruces. Su viaje se narra sobre su mapa. Este mapa ha sido utilizado por muchos exploradores para re-encontrar la ruta del Camino de Cruces desde la Venta de Cruces en el río Chagres. (Cortesía de la Fundación Biblioteca Nacional)



El mapa de Rennie reitera la existencia del poblado de Guayabal en el campo de antenas de Chivo-Chivo así como el eje del Camino utilizando como referencia también los caminos nuevos abiertos por los norteamericanos para la custodia del área del Canal (ej. Carreteras 12, 16, 25, entre otras)

Mapas cartográficos topográficos más recientes: "Empire" (1960)

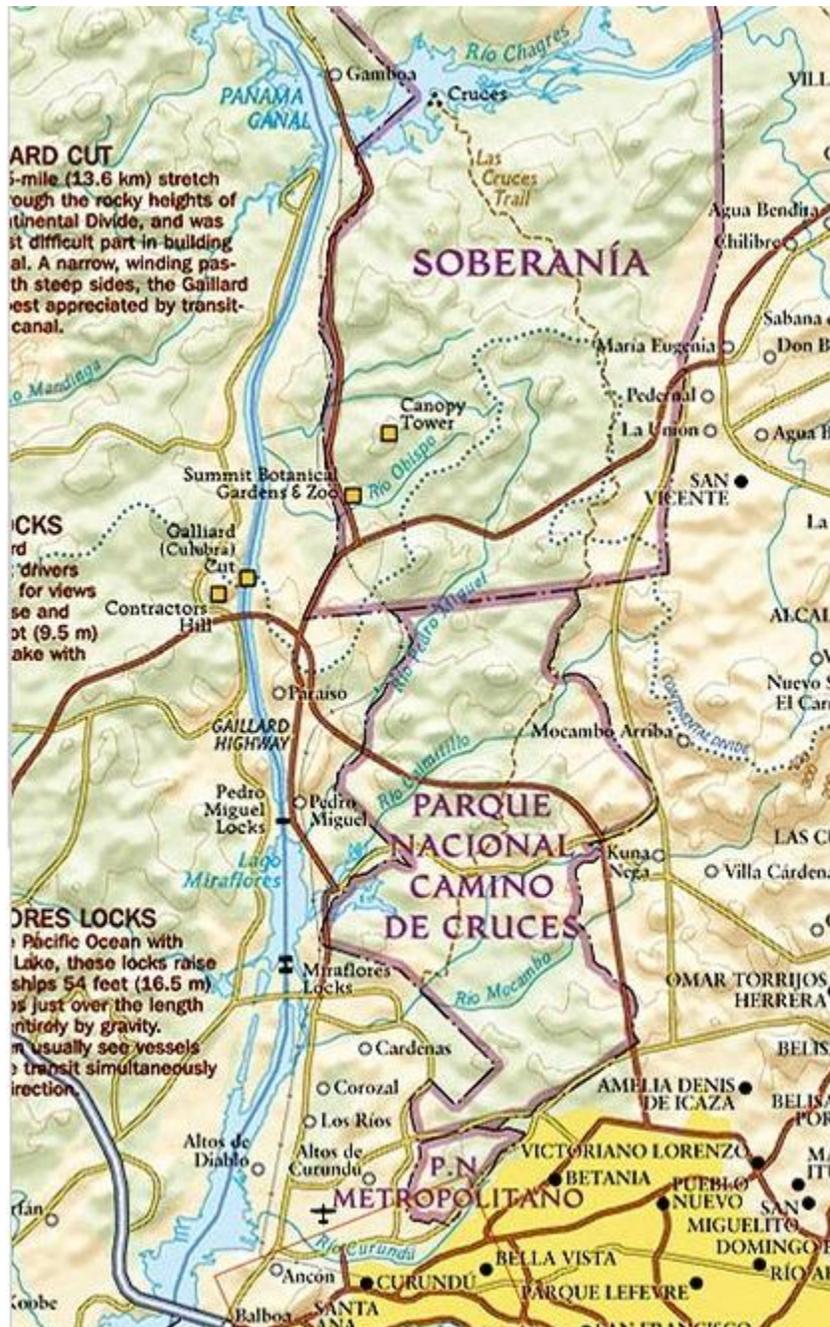


El servicio de cartografía del ejército norteamericano en conjunto con el servicio geográfico de Estados Unidos elaboraron la cartografía de Panamá, y este trabajo, verificado en campo en 1960, fue luego traspasado al actual Instituto Geográfico Nacional Tommy Guardia (IGNTG), del Ministerio de Obras Públicas de Panamá. Se muestra el mapa denominado "Empire" que hoy día es parte del mapa "Alcalde Díaz" del IGNTG, y en donde se ha indicado la ruta del *Camino de Cruces* en **rojo**, que también aparece en el mapa oficial del IGNTG (Nota: esta ruta ha sido verificada en campo por exploradores que han colaborado con este documento y con la preservación del Camino como monumento histórico, incluyendo a su autor). Mapa es de la colección del autor.

Una Visión Moderna del Camino de Cruces por la National Geographic Society (2006)

La ruta del Camino de Cruces no ha escapado a las instituciones de exploración y educación geográfica como la National Geographic Society (NGS). Así es como en el 2006 publicaron un interesante mapa llamado "Panama Adventure Map", que si bien no es un mapa de detalles cartográficos, la información utilizada por la NGS es considerable fiable en primera aproximación.

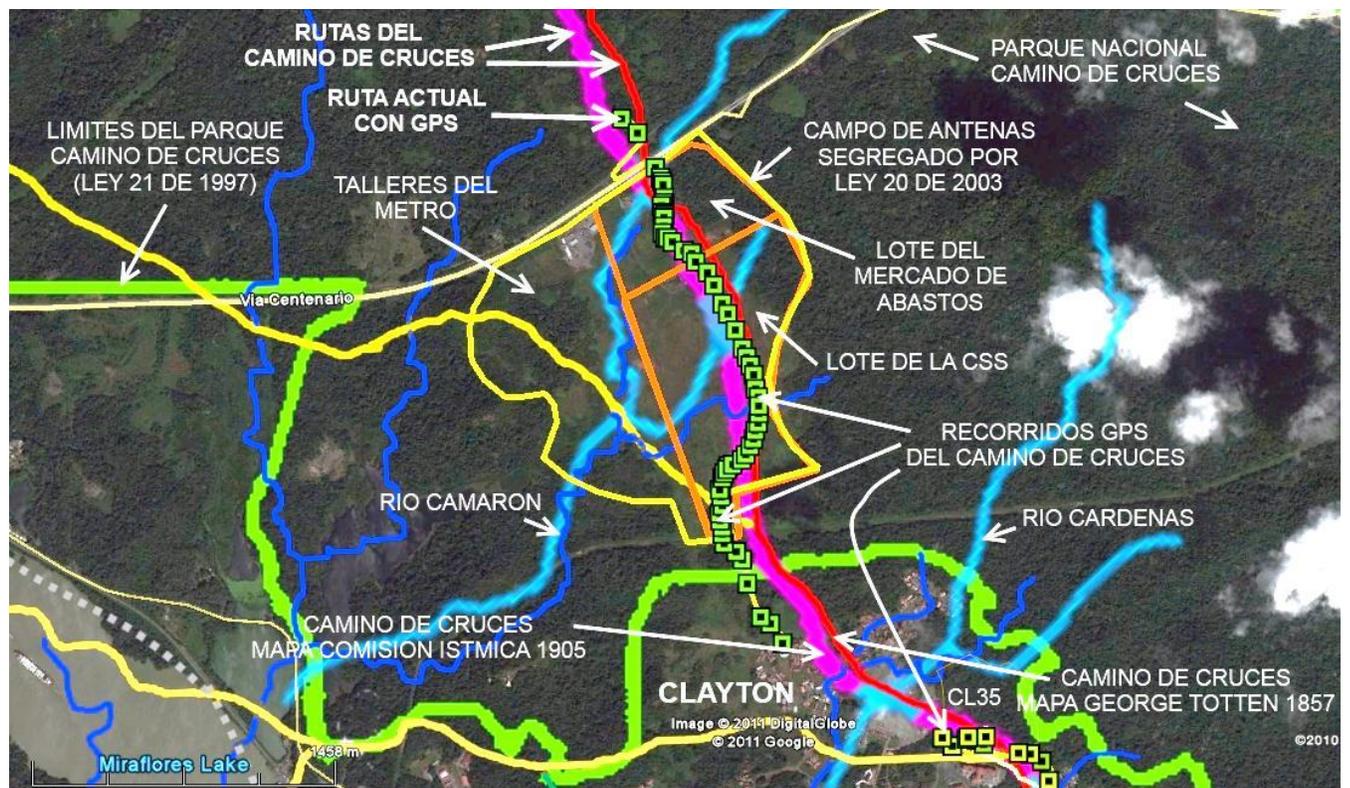
A continuación se muestra la ruta del Camino de Cruces en el mapa de la NGS, de 65cm x 95cm, indicada hasta el límite sur del Parque Nacional Camino de Cruces, que se encuentra justamente al norte del área de Clayton, en el mapa en el área directamente arriba de donde se muestra "Cárdenas".



EL CAMINO DE CRUCES: PATRIMONIO HISTORICO AMENAZADO

Luego de esta breve exposición debe estar clara y evidente la importancia que representa como patrimonio histórico nacional y mundial el **Camino Real de Cruces**, junto con el Camino Real de Portobelo, en la identidad nacional, y la relación de conexión y enlace indivisible que tienen con el patrimonio histórico y Patrimonio de la Humanidad que representan Portobelo, el Castillo de San Lorenzo del Real de Chagres, Panamá Viejo y el Casco Antiguo de la ciudad de Panamá.

La amenaza más seria al patrimonio histórico que representa el Camino de Cruce se da por la utilización masiva, casi sin piedad, del campo de antenas de Clayton / Chivo-Chivo por múltiples proyectos gubernamentales. En primer lugar, fue un error segregar del del Parque Nacional Camino de Cruces este campo de antenas, incluido como parte del Parque en la ley 30 de 1992 que creó el Parque. Segundo, al enajenarlo se definió para esa área un uso cultural, recreativo y deportivo, y no un uso institucional de edificios que allí no tienen ningún sentido logístico con respecto a la ciudad de Panamá y la región metropolitana. Y tercero, al utilizarlo se destruye no sólo el patrimonio histórico que representa el *Camino de Cruces* que atraviesa el campo de antenas sino también el poblado de Guayabal, que jugó un papel trascendental en la defensa de Panamá ante Francis Drake y luego para resguardar a los exilados de la destrucción de Panamá por Henry Morgan.



En el campo de antenas, circunscrito al polígono marcado en amarillo al norte de Clayton, se pretenden construir: la ciudad hospitalaria de la Caja del Seguro Social, la central de la cadena de frío y el mercado de abastos municipal, los talleres de los vagones del Metro subterráneo, el traslado del Parque Municipal Botánico de Summit, entre otros proyectos. Vale recordar que el campo de antenas está dentro de la cuenca hidrográfica y no se explica que las autoridades canaleras no se pronuncien.

Otra seria afectación amparada en proyectos gubernamentales es el puente vehicular y la avenida marginal en el cruce entre la Vía de la Amistad, la vía Ascanio Villalaz hacia Curundú y la vía Demetrio Lakas hacia Clayton, como se indica en la imagen a continuación. El estudio de impacto ambiental ha cometido un error monumental al no reconocer que el Camino de Cruces pasaba por esa área. Ya el daño se ha hecho y no parece haber ningún esfuerzo para corregirlo.

Como remate depredador del Camino de Cruces está el proyecto Ciudad de las Artes en Llanos de Curundú, a un lado del Museo Reina Torres de Araúz. La construcción de esta ciudad arrasará el lote boscoso indicado en la imagen abajo y destruirá todo vestigio del Camino de Cruces en esa área, que fue considerada un bosque de amortiguamiento del Parque Natural Metropolitano.

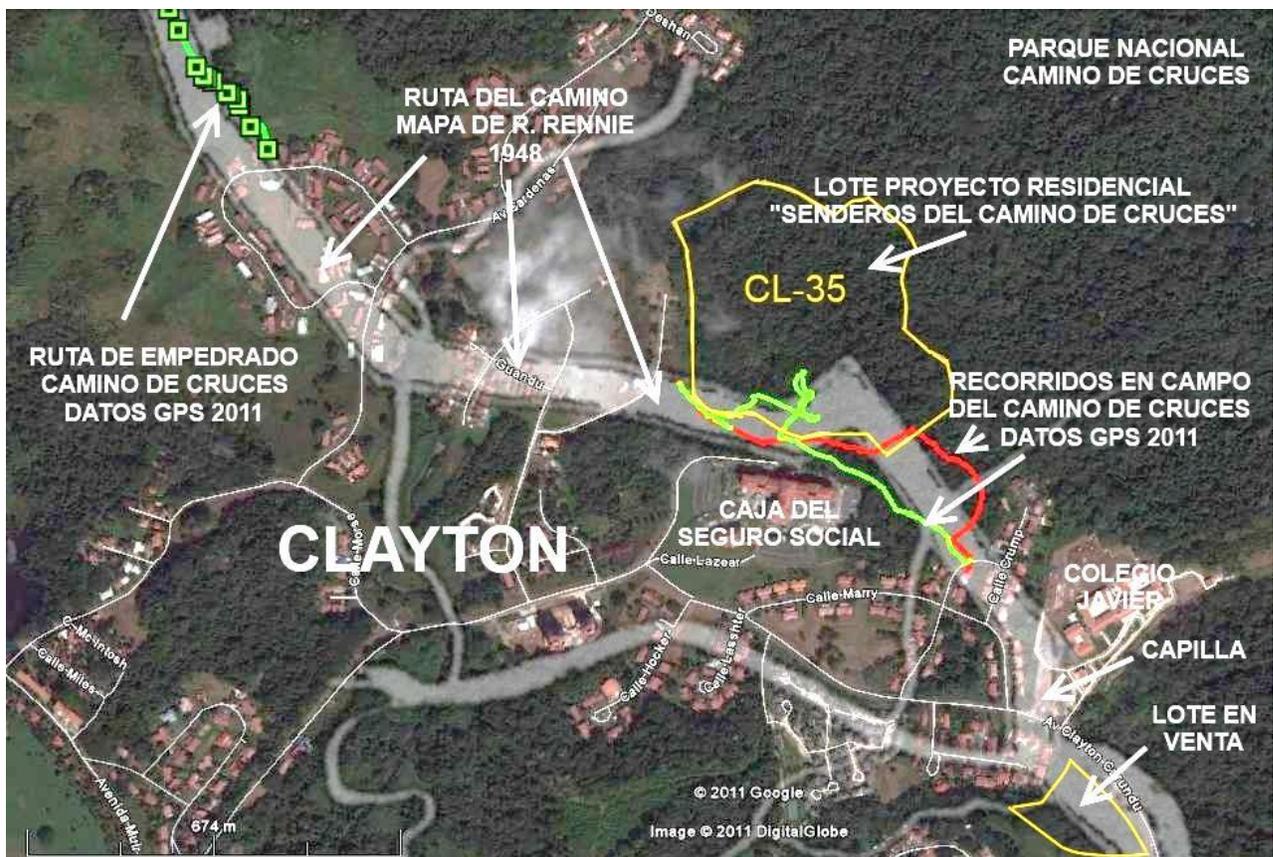


Así también hay un lote no desarrollado a un lado y al frente del residencial Embassy Club, a un costado de la vía principal de Clayton. En la entrada a los terrenos de Embassy Club, del Grupo Los Pueblos, se identificaron los restos de empedrado del Camino, e igual hay en el polígono en cuestión. El Grupo Los Pueblos decidió conservarlo, sin embargo no le otorgó la servidumbre que se merece un patrimonio histórico como es este Camino. Sin embargo, ya se ven los árboles de ese terreno marcados para tala. En un momento se dijo que ese polígono pertenecía a la Contraloría.

El Estudio de Impacto Ambiental del paso vehicular jamás fue discutido públicamente, y fue aprobado demostrando un alto grado de ignorancia de nuestra historia. E irónico, que por un Centro de Artes se destruya la Historia.

Afectaciones privadas al Camino

Las amenazas al Camino de Cruces no terminan con los proyectos gubernamentales. A lo largo del Camino de Cruces hay también proyectos residenciales o se promueve la venta de lotes para proyectos residenciales, comerciales o institucionales. Del primer ejemplo tenemos el polémico proyecto que toma el nombre de los senderos del Camino de Cruces, en cuyo Lote, denominado CL-35, no sólo hay restos del empedrado sino que había un poblado, la venta de Guadalupe. De allí partía el Camino hacia Chorrera, y hacia el Camino de San Bernardino atravesando el río Grande, hoy debajo del Canal. Además tiene un ojo de agua natural. El empedrado se adentra desde el sector actual de Clayton, como lo indica el recorrido en rojo en la imagen siguiente que muestra por ejemplo el trazado del Camino según Robert Rennie de 1948, y entra al lote, dividiéndose en varios senderos, entre ellos el Camino peatonal y las honduras formadas por las recuas de mulas. Hay incluso indicios de un taller de arrieros de mulas, con restos de herraduras cuadradas.



En esta imagen se aprecia en la parte inferior un lote en venta o asignado a alguna institución, frente al Colegio Javier. Por el colegio, precisamente donde se encuentra la nueva capilla, pasaba el Camino, y por el lote señalado todavía se mantiene a un lado de un pequeño raudal de agua que se llena en tiempo de lluvias.

Nota: Las imágenes satelitales de esta sección fueron preparadas georeferenciando sobre Google Earth los diversos mapas y planos elaborados en diferentes épocas con coordenadas geográficas como los mostrados anteriormente. Se ha tenido el cuidado de utilizar múltiples referencias geográficas en los mapas con la actualidad, para asegurar el menor error posible de interpretación. - A.B.

RESTOS DEL CAMINO EN LA ACTUALIDAD

A pesar de todas las vicisitudes vividas por el Camino Real de Cruces (alteración por viviendas y edificios, carreteras, vías, puentes, etc) como mostramos en los mapas y planos anteriores, todavía tenemos muchos tramos del empedrado. Los que se encuentran en mayor peligro de desaparecer son los que están fuera de los límites del Parque Nacional Soberanía y el Parque Camino de Cruces, como se ve en el mapa de National Geographical Society y otros mapas locales que muestran los límites de los parques.

En el llamado “campo de antenas” de Clayton o Chivo-Chivo, dependiendo de a quien se pregunte, se encuentran tramos tanto a la intemperie, en medio de la llanura, como bajo la custodia de la selva tropical, que indican el eje del Camino. Un tramo fue afectado por la autopista al puente Centenario que atraviesa el Canal de Panamá.



Campo de antenas mostrando el trayecto del Camino de Cruces, aquí se pretenden desarrollar cuatro megaproyectos.

El Camino de Cruces en el campo de antenas y en las inmediaciones de Clayton muestra no sólo tramos empedrados sino también las características hondonadas cavadas para las recuas de mulas.



Tramos empedrados y hondonadas en varias partes del Camino
(izq. Norte de Clayton, cent. en el Campo de antenas, der. en Clayton frente a proyecto residencial)

Los tramos empedrados en varios lugares son idénticos en su distribución a los encontrados dentro del Parque Nacional Soberanía, en la cercanías del río Chagres. En varios casos muestran una cruz central que dividía la calzada en las partes anchas. Estos empedrados no se colocaron en todas partes, en otras el suelo era más compacto y no eran necesarias las calzadas pero si se observan las hondonadas.

CAMINOS HISTÓRICOS COMO PATRIMONIOS HISTORICOS NACIONALES Y MUNDIALES

La era de la conquista y colonización introdujo imborrables cambios en la geografía y la cultura del continente. Se adoptaron las rutas, caminos y senderos aborígenes para “descubrir” los tesoros del nuevo continente; y se construyeron nuevos caminos y rutas, para el tránsito y trasiego de viajeros, inmigrantes, mercaderías, bastimentos, cultura. Estos itinerarios culturales que constituyen los caminos históricos y coloniales como el Camino de Cruces y el Camino Real recorren América, de Norte a Sur y de Oriente a Occidente.

Y algunos países les han dado un valor singular dentro de su patrimonio nacional. Por ejemplo, los Estados Unidos a partir de 1968 crea el Sistema Nacional de Senderos, con el propósito de conservar, proteger, mantener y poner en valor los caminos y senderos escénicos y recreativos; en 1978 incluyen los caminos históricos. Ese sistema tiene más de 30 caminos históricos y escénicos y más 1.000 senderos recreativos. Sus rendimientos económicos como elementos de turismo cultural son incalculables.

Además, UNESCO reconoció en 2010 el Camino Real de Tierra Adentro que va de la ciudad de México a Santa Fe en Estados Unidos, como Patrimonio Mundial de la Humanidad. Y se hizo reconociendo los valores culturales que tienen los diferentes pueblos y ciudades que conecta aquel Camino Real. De la misma manera, los Caminos Reales de Portobelo y de Cruces deben ser parte integral del Patrimonio Mundial que incluye a Portobelo, Panamá Viejo, el Casco Antiguo y el Castillo de San Lorenzo, pues estos caminos fueron el eje conector de aquellos. Sin esos caminos no hubiera sobrevivido estos sitios.

Es necesario e impostergable que las entidades encargadas del patrimonio histórico y del turismo, reconozcan de una vez y por todas que el Camino de Cruces y el Camino Real no son empedrados olvidados por el tiempo que merecen ser destruidos para dar paso a calles, carreteras, residenciales, edificios modernos pero no indelebles. Son elementos esenciales de la vocación nacional de la República de Panamá.

A través de este documento exigimos a las autoridades que promuevan y aprueben una ley que no sólo reconozca la totalidad del Camino de Cruces como patrimonio histórico sino que también establezca el marco legal que permita la creación y conservación de un Sistema Nacional de Caminos Históricos y Senderos Escénicos y Recreativos necesarios para la sostenibilidad de comunidades apartadas, para el desarrollo de un turismo patrimonial sostenible, y al mismo tiempo que proporcionan recreación y esparcimiento, preservan y enriquecen la cultura nacional y la identidad nacional de la República de Panamá.

Azael Barrera, Ph.D.
Panamá, Junio de 2011

REFERENCIAS CARTOGRÁFICAS

1. Nicolás Rogríguez, Plano Geográfico del Río Chagres a la ciudad de Panamá, 1735.
2. Thomas Jefferys, Carta del Istmo de Panamá Dibujado de Exploraciones Españolas, 1740.
3. Isaac Tirion, Carta de Tierra Firme de Panamá, 1762.
4. Alexander Exquemelin, Carta de Ciudad de Panamá y Río Chagre, Bucaneros de América, 1768.
5. José Antonio de Pineda, Mapa del Río Chagre con sus embarcaderos, 1759.
6. Mapa del río Chagre y los Caminos de Portobelo, de Cruces y de Gorgona, 1780.
7. John Augustus Lloyd, Plan del Istmo de Panamá elegible para el efecto una comunicación del Atlántico al Pacífico, 1830.
8. John Tieddmann, Plano del Istmo de Panamá y la Ruta del Ferrocarril, 1851.
9. George Totten, Plano del Istmo de Panamá Mostrando la Línea del Ferrocarril, 1857.
10. Comisión Istmica del Canal de Panamá, Mapa Mostrando la Localización del Canal, 1905.
11. William Patterson, Mapa del Canal de Panamá, mostrando la línea de las esclusas, 1909.
12. George Cram, Mapa del Canal de Panamá, Rand McNally, 1911.
13. William Shepherd, Mapa del Canal de Panamá, 1911.
14. U.S. Army, Cuerpo de Infantería 10^o.mo, Mapa Topográfico del área del Canal, 1913.
15. Francis Reynolds, Mapa del Canal de Panamá, Collier-McMillan, 1917.
16. Robert G. Rennie, Mapa del Camino de Cruces, 1948.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. Archivo General de Indias, Sevilla: Documentos, Relaciones, Mapas y Crónicas, sección Audiencia de Panamá y Patronato Real, 1500-1824.
2. Robinson, G.J.G., 1911, Old Castilla del Oro, Washington.
3. Enscoe, S., Johnson, S., Webster, J., Cohen, G., 2000, Guarding the Gates: *The History of Clayton*; U.S. Army Engineer Research and Development Center, Champaign, IL.
4. Hussey, Roland Dennis, 1939, *Spanish Colonial Trails in Panama*, Revista de Historia de América, No. 6, pp 47-74.
 - Hussey, R.D., 1960, *Caminos Coloniales en Panamá*, Revista Lotería, Vol.60, pp. 104-126. Traducción de Eva Escala V.
5. Oviedo, Gonzalo Fernández de, 1535, *Sumario de la Historia Natural de Indias*, en *Historiadores Primitivos de América*, Biblioteca de Autores Españoles, Enrique de Vedia ed., Madrid, 1852, pp. 513-515.
6. Oviedo, Gonzalo Fernández de, 1535 (I) 1557 (II), *Historia General y Natural de las Indias*, ed. Real Academia de la Historia, Madrid, 1855.
 - Segunda Parte, Tomo I, pp. 465-471.
 - Tercera Parte, Tomo IV, V Libro pp.116-120.
7. Navarrete, Martín Fernández de, 1829, *Colección de los Viajes y Descubrimientos que Hicieron por Mar los Españoles desde Fines del Siglo XV*, Imprenta Real, Madrid.
 - Tomo III: Viajes Menores, Población en el Darién, p. 337-459.
8. Carta del Rey Católico a Pedrarias Dávila, 1514, *Sobre los medios de facilitar la comunicación entre la Costa del Darién y la Mar del Sur*, Archivo de Simancas, Madrid.
9. Andagoya, Pascual de, 1545, *Sucesos de Pedrarias Davila en las Provincias de Tierra Firme o Castilla del Oro*, en *Relación y Documentos Crónicas de América*, Adrián Blásquez ed., Madrid, 1986.
10. Herrera, Antonio de, 1492-1596, *Historia General de los Hechos de los Castellanos en las Islas y Tierra-Firme del Mar Oceano*, Nicolás Rodríguez Franco ed., Madrid, 1601-1730.

- 1531, Década III, p.120.
 - 1726, Década IV, Libro I, Cap. IX, pp. 15-20 (Año 1527).
11. Juan, Jorge Juan, y Ulloa, Antonio de, 1748, *Relación Histórica del Viage a la América Meridional*, Antonio Marín ed., Madrid.
 - Libro II, Cap. III-VII, p. 122-143 (Portobelo)
 - Libro III, Cap. I-VI, p.144-186 (Chagre, Cruces, Panamá)
 12. Haklyut, Richard, 1589, *Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation*, Bishop Newberie & Barker, Londres.
 - The first voyage attempted and set forth by the expert and valiant Captain Francis Drake, pp. 594-595.
 - The (last) voyage truly discoursed made by Sir Francis Drake, pp.583-588.
 13. Caro de Torres, Francisco, 1620, *Relaciones de los Servicios que hizo a Su Majestad el Rey Felipe Segundo Don Alonso de Sotomayor*, Madrid, pp. 57-73.
 14. Grant, Ulysses S., 1885, *Personal Memoirs of U.S. Grant*, C.L. Webster, New York, pp.102-105.
 15. Haskell, John, 1949, The Gold Rush by Panama 1848-1851, *Pacific Historical Review*, Vol. 18, No. 1, pp.45-56.
 16. Taylor, Bayard, 1854, *El Dorado: Adventures in the Path of the Empire*, George Putnam ed., New York, pp.9-28.
 17. Wheelwright, William, 1844, *Observations on The Isthmus of Panama*, W. Weale Ed., Londres, pp.18-29.
 18. Radcliff, William, 1836, The Projected Ship Canal to Connect the Atlantic and Pacific Oceans, *The United States Magazine and Democratic Review*, Vol.6, No. 22, p.304.
 19. Harp, S.; *The History of the Cruces Trail and Canal Adjacent Area*, Albrook, 2001.
 20. Escobar, Oscar, 1986, Venta de Cruces, *Ingeniería y Arquitectura: Revista de la Sociedad Panameña de Ingnieros y Arquitectos*, no. 221, pp.5-7.
 21. Thompson, Winfield, 1934, The Cruces Trail: America's oldest route of trade and travel, *The Ocean Ferry*, p.8, 10-11.
 22. Araúz, Armando, 2005, Caminos de Cruces y Gorgona durante el Gold Rush, *Épocas*, La Prensa, Año 20, No. 7, p. 2-3.
 23. Araúz, Celestino y Pizzurno, Patricia, 2003, Descripción de la ruta de tránsito y los sitios terminales, *Panamá: Nuestra Historia*, Ed. Panamá América, 30 pgs.
 24. Congreso de los Estados Unidos de América, 1964, *Ley del Sistema Nacional de Senderos*, Enmendada en 2010, *Código de los Estados Unidos de América*, Vol. 16, Sec. 1241-1251.
 25. Comisión Histórica de Texas, 2004, *El Camino Real de los Tejas National Historic Trail*, Austin, Texas.
 26. Servicio de Parques Nacionales, 2004, *El Camino Real de Tierra Adentro National Historic Trail: Plan de Manejo Comprensivo*, Santa Fe, Nuevo Mexico.

FOTOGRAFÍAS

La fotografía de la portada de 1914 es parte de la inmensa colección de fotografías y mapas sobre Panamá y el Canal de Panamá que reposa en los Archivos Nacionales y la Biblioteca del Congreso de los Estados Unidos, la segunda de la portada de 2011, la del fondo y las demás fotografías del Camino en el campo de antenas son del autor.