

Vías de comunicación coloniales en Veraguas, terrestre y marítima

Roads of colonial communication in Veraguas, land and maritime

Sebastián Ariel Aguilar-Medina^{1,2}

¹Universidad Católica Santa María La Antigua. Sede Veraguas. Panamá.

²Universidad de Panamá. Centro Regional Universitario de Veraguas. Panamá.

 <https://orcid.org/0000-0001-6293-7059>

*Autor por correspondencia: Sebastián Ariel Aguilar-Medina arq.sebastianaguilar@yahoo.com

Recibido: 05 de abril 2021

Aceptado: 15 de marzo de 2022

Resumen

Este trabajo analiza la creación, evolución y funciones de las vías de comunicación en la época colonial en el actual territorio que comprende la Provincia de Veraguas. Se realizó una clasificación en etapas cronológicas, partiendo desde la primera visita al territorio de la actual Provincia de Veraguas, por el almirante Cristóbal Colón en 1503 y luego la fundación de los poblados a partir de finales del Siglo XVI. Aquí se describen las conexiones terrestres y rutas marítimas utilizados en la época colonial, su importancia en la fundación y desarrollo de los poblados en las áreas estudiadas, el uso por el cual se crearon estas redes de comunicación y su estado actual. Para poder desarrollar el actual artículo, se analizaron una extensa documentación escrita, visita a los lugares, documentación gráfica, fotografías, planos inéditos, que fueron de gran ayuda para conocer estos elementos de estudio tan importante en la historia y la identidad de nuestro país, la Provincia, sus poblados y la sociedad veraguense. Se elabora una base de datos gráfica y una propuesta teórica, que pueden ser utilizada como material didáctico y para futuras investigaciones de profesionales, estudiantes y para el uso cultural de toda la población panameña y a nivel internacional. También se detalla las posibles causas por las cuales muchas de estas vías de comunicación han caído en abandono y desuso, además de algunas propuestas para su aprovechamiento desde el punto de vista turístico, cultural y teórico.

Palabras clave: Veraguas; poblaciones; urbanismo; patrimonio arquitectónico; Colonial; caminos reales; comunicación vial.

Abstract

This work analyzes the creation, evolution, and functions of communication channels in the colonial era in the current territory, including the Province of Veraguas. The classification was made in chronological stages, starting from the first visit to the current Province of Veraguas by Admiral Cristóbal Colon in 1503 and then the foundation of the towns from the end of the 16th century. Here the land connections and maritime routes used in the colonial era are described, their importance in the foundation and development of the towns in the studied areas, the use by which these communication networks were created, and their current state. In order to develop the current article, extensive written documentation, a visit to the places, graphic documentation, photographs, unpublished plans were analyzed, which were of great help to know these elements of study so essential in the history and identity of our country, the Province, its towns and the Veraguense society. A graphic database and a theoretical proposal are developed, which can be used as didactic material and for future research by professionals, students, and the cultural use of the entire Panamanian population and internationally. Also, it details the possible causes for which many of these communication channels have fallen into neglect and disuse, in conclusion, some proposals for their use from the tourist, cultural and theoretical point of view.

Keywords. Veraguas; towns; urbanism; architectural heritage, Colonial, royal roads, road communication.

Introducción

El crecimiento de todas las ciudades viene acompañado de diversos factores, entre estos factores se encuentra la infraestructura de estas mismas. Los sistemas de comunicaciones, como caminos y puertos fue muy utilizado en la época colonial, y sigue siendo utilizado hoy en día, para realizar las labores de transporte terrestre y marítimo. En la Provincia de Veraguas, llamada en la época colonial como Veragua (sin la S), fue fundamental para el desarrollo de sus primeras comunidades la creación de esta red de caminos. Por esta red de comunicaciones para el transporte, se movilizaban los alimentos, materiales, minerales obtenidos de minas y lavaderos de metales y todo tipo de objetos que se necesitaran para el funcionamiento de dichos poblados coloniales, ya sea por mar, ríos o de manera terrestre.

En este artículo se detallarán estos sistemas de comunicación, analizados producto de una investigación exhaustiva sobre la Provincia de Veraguas, sus sistemas de transporte, creación y ubicación de los poblados, basada en los trabajos de diferentes historiadores y científicos, en el contexto de la época colonial, como Castellero Calvo, Juan B. Sosa, Mario Molina, entre otros.

Existe la necesidad de ampliar estudios sobre el tema de comunicaciones de los poblados coloniales, en la Provincia de Veraguas, para generar una fuente de datos que sea base para el uso de otros investigadores, profesionales, estudiantes y la población en general, ya que, en estos momentos, en la Provincia de Veraguas, existen escasas investigaciones especializadas en transporte y sistemas urbanos de comunicación de esta época de la colonia.

En esta investigación se profundiza en las causas por las cuales se crearon estas redes en cada periodo específico y su desarrollo durante toda la época colonial. Sus características específicas periodo específico que fueron utilizadas y el impacto que tuvo en cada poblado que conectaban.

En este artículo hemos dividido cronológicamente, el desarrollo del tema de estudio para mejor comprensión. Estas etapas específicas son las siguientes la primera, Caminos del Norte (Creación de los poblados mineros coloniales de Veraguas de 1535 a 1590), la segunda, Conexión Atlántica Pacífica de Veraguas (Creación de los Poblados hacia Litoral Pacífico de Veraguas, 1590), tercera, Comunicación terrestre entre colonias con Veraguas y cuarta Comunicación de las sabanas del Océano Pacífico veraguense. En cada uno de los periodos se detallan la creación, crecimiento, cambios y limitaciones, de todos estos sistemas de comunicaciones, ya sea terrestre o marítimo, que se daban en la época colonial para el desarrollo de las poblaciones y su conexión con otras ciudades ya sea de la Provincia o de otros lugares fuera de ella. Es importante este conocimiento pues en ciertos casos estas vías se han dejado en el abandono o están existentes, pero sin el conocimiento de que fueron utilizadas desde esta época colonial.

Materiales y Métodos

La presente investigación se fundamentó mediante el trabajo de campo, la revisión de fuentes bibliográficas y documentación en archivos. Las variables analizadas pertenecen al área de desarrollo urbano, como vías de comunicación ya sea terrestres, como marítimas, la interrelación entre poblados, desde su creación como el desarrollo de los mismos y la función de dichas conexiones.

El área analizada, es el territorio de la Provincia de Veraguas y el objetivo principal de la investigación, parte de un análisis integral que contempla el contexto nacional y local, el estudio de los referentes historiográficos relacionados con el tema y las aportaciones del medio geográfico en que se enclava el objeto de estudio.

Se utilizaron métodos tradicionales de vanguardia como:

- Incorporación del uso de aplicaciones informáticas y herramientas en línea que permitieron automatizar procesos de búsqueda y gestión bibliográfica.
- Revisión crítica, de artículos de investigación y lecturas existentes.
- Trabajo analítico con el estudio de los planos y mapas desde inicios de los poblados del área estudiada.
- Revisión de publicaciones donde suelen difundirse los resultados de investigación y la producción académica o artística de los profesionales del área.

Todas estas fuentes (libros, revistas científicas, periódicos, informes técnicos y de investigación de instituciones públicas y normas técnicas) fueron dirigidas directamente a extraer información sobre la evolución

y desarrollo de las vías de comunicación coloniales de Veraguas. Utilizamos un patrón de análisis para los datos cuantitativos o cualitativos que demandó la integración de aspectos que provienen, en parte, de la extensa literatura disponible en el ámbito de la investigación y la estadística.

Otra parte proviene de la experiencia que acumulamos en el campo de trabajo y la frecuencia con que realiza este tipo de labor.

Durante la investigación se definieron dos grupos funcionales:

- a) Vías de comunicación marítima.
- b) Vías de comunicación terrestres.

Una vez que se determinaron estos grupos funcionales se realizó el estudio a partir de dos variables:

1. El análisis de la relación entre los poblados y sus vías de comunicación.
2. La función de estas vías de comunicación y su aporte al crecimiento de los poblados.

Referido al análisis de fachada se considerarán las siguientes subvariables:

- Tipos de vías de comunicación.
- Relaciones de las vías de comunicación con su entorno.
- Materiales con los que fueron trabajadas las vías de comunicación.

En el planteamiento de los resultados realizamos explicaciones, asociaciones entre aspectos encontrados en los componentes estudiados, justificaciones y demás elementos que permitan que la información tenga la consistencia y validez necesaria para la toma de decisiones. Todo lo anterior permitió perfilar el contenido del reporte de necesidades, tema que será tratado en el siguiente apartado.

Resultados

Los caminos han sido elementos importantes en el desarrollo y creación de poblados y la relación entre ellos desde épocas antiguas, los romanos entendieron la importancia de crear redes de comunicación para unir las Provincias que dirigían e integrar las que iban incorporando, este concepto fue tomado por años por la Corona española para llevar a cabo sus proyectos en las nuevas tierras.

Para este proyecto hemos consultado algunos documentos importantes, productos de investigaciones sobre los caminos españoles, tanto en Europa como en América. Una de estas investigaciones es la de Juan Hernández Hortigüela (2021), denominado *Los Caminos Reales Españoles, Historia de las Rutas de Cultura Española en las Américas*, en esta investigación Hernández indica como los caminos españoles se crean a partir de la necesidad de expandir la conquista y evangelización adentrándose a los sectores alejados de los puertos naturales del Nuevo Mundo donde se asentaban los autóctonos de este nuevo continente. “Con el tiempo, se crearon importantes rutas terrestres de comunicación, transporte y comercio que fueron esenciales para el mantenimiento de la presencia española en las Américas” (Hernández H, Juan (2021) pag.2).

No todos los caminos creados en América podían denominarse *Caminos Reales*, algunos fueron creados a partir de rutas prehispánicas existentes por muchos años, por esta razón nos enfocamos a denominar los Caminos de Veraguas, como Caminos Coloniales, aunque en mucha de la población ha quedado el nombre de Camino Real en la ideología colectiva. Hernández H, define Camino Real, los caminos que unían ciudades importantes, pero sobre todo que estaban vigilados por el ejército de la Corona con soldados encuadrados en la Caballería Ligera, encargados de la protección de los viajeros, mercancías y el gran tráfico de ganado.

Ya en España existían Caminos Reales antes de la llegada a América, por lo cual se fundan en el Nuevo Mundo con la misma semejanza. Algunos de los caminos que nos indica Hernández Hortigüela en su investigación son, *El Camino Real de Tierra Adentro*, conocido popularmente como *Camino de Santa Fe o Camino de La Plata*, el más antiguo del continente americano y de los más largos. Desde el actual México DF hasta Nuevo México. También nos describe el *Camino de Los Tejas*, actual estado de Texas, este camino se remonta a finales del Siglo XVII. Otros Caminos descritos en la investigación de Hernández, son *El Camino Real de California*, *Camino Real de Santa Fe de Bogotá a Honda*, *Camino Real de Sudamérica (1663)* y en Panamá habla del *Camino Real de Cruces*, *Camino Real de Portobelo* y *Camino Real de Nombre de Dios*. En cada uno de la

descripción de los Caminos los acompaña con una cartografía de los sitios y la ubicación de los mismos, fotos de edificaciones cercanos a los mismos y una detallada historia de su creación y su evolución.

Para dicha investigación se consultaron diversas fuentes y trabajos similares realizados en otras partes de la actual América y a nivel del territorio que hoy ocupa el territorio de la República de Panamá, todos enmarcados en el periodo de la llegada de los españoles a este territorio y su evolución en Panamá entre los Siglos XVI, XVII, XVIII y tocando parte del Siglo XIX. Algunas de estas investigaciones son las de María Luisa Pérez González, denominada Los Caminos reales de América en la Legislación y la historia, de la Universidad de Sevilla, España, donde en este trabajo se manifiesta la importancia de la red de los caminos reales en América en la integración y comunicación territorial en América, analizada desde la perspectiva del funcionamiento de la Monarquía española, lo cual tiene mucha información para el estudio histórico de nuestros pueblos. También en este trabajo se explica como van evolucionando leyes para controlar los caminos reales, en Europa y luego en América, temas establecidos en Los Códigos españoles (Fuero Real, tit. VI, leyes III, IV y V, pág. 408), como la libertad de los caminantes de transitar los caminos y apacentar a sus bestias en campos abiertos. Establecen también las multas correspondientes para los delitos contra los caminos y sus caminantes.

Estas experiencias de Europa hicieron que la conquista y colonización en América se concibiera desde sus inicios en un proyecto Real. (Pérez González, M.L. (2001) pág. 39). Otro documento de apoyo para esta investigación fue el de María Luisa Pérez González (Universidad de Sevilla), denominado Los Caminos Reales de América en la Legislación y en la historia, donde analiza los caminos coloniales desde el punto de vista legal, de normas y reglamentos de los mismos en América. Menciona que, en las *Ordenanzas de descubrimiento, nueva población y pacificación de las Indias*, indicaba en el artículo 37 sobre nuevas poblaciones, que “tengan buena salida por mar y por tierra de buenos caminos y navegación para que se pueda entrar fácilmente y salir, comerciar y gobernar, socorrer y defender”. Pérez González también aclara que, el camino real no sigue una ruta fija, ni tampoco es siempre el mejor. Este estudio nos deja claros que los caminos coloniales no solo se basan en el hecho físico de los mismos, sino que tenían reglamentaciones y leyes que cada vez más se adaptaban al propósito con el que fueron creados y que todos los caminos coloniales, no tenían las características para ser nombrados “Reales”, aunque algunos por error han sido llamados así.

En cuanto a investigaciones de este tema en Panamá, existen muchos ejemplos de investigaciones sobre temas de caminos coloniales en Panamá, como el ensayo de Ronald D. Hussey, «*Caminos coloniales en Panamá*», escrito en inglés y traducida por Eva E. Escala para ser publicada en la Revista de la Lotería Nacional Panameña, 60, 1a Época, Panamá, nov. de 1960, donde identifica el origen de estos caminos, sus características, topografía y uso, pero sólo tocando el área de la actual Provincia de Panamá. Se mencionan algunos ejemplos específicos como la comunicación por medio acuático por medio del Río Chagres. El autor indica que en el Siglo XVI aumentan las rutas de tránsito en la región, se crea una ruta completamente terrestre y otra la unión con el Río Chagres, las cuales permanecieron casi iguales por tres siglos. Dentro de los caminos que se estudian en esta investigación están la Ruta terrestre de Nombre de Dios a Panamá, El Camino de Cruces. también se menciona lo difícil que fue construir y recorrer dichos caminos, comentarios de algunos visitantes como el cronista Oviedo y otros extranjeros que dejaron informes de sus observaciones y algunos mapas que indicaban el estado de los caminos. También mencionan otros caminos como el Camino de Gorgona, el Camino de Portobelo y el Camino hacia Chorrera.

La conquista de Perú desde 1531, trajo como consecuencia gran cantidad de viajes con tesoros a través de Panamá rumbo a España, por lo tanto, se logra la proliferación de caminos en todo el territorio. Otro momento histórico que relata Ronald D. Hussey, en su investigación fue en el siglo XIX, donde, después de haber bajado la frecuencia del uso en los caminos coloniales, surge un nuevo interés de por propuestas de mejorar las travesías, por estadistas como Simón Bolívar, Herrán y Mosquera, haciendo posible establecer una ruta en Panamá, luego esto da pie a la construcción de un ferrocarril y luego el Canal de Panamá, más tarde encontraríamos la construcción de la Carretera Nacional por Belisario Porras, que utilizó muchos tramos del antiguo Camino de las Recuas de Mulas y terminando con la actual Carretera Interamericana.

Otros tres documentos en los que nos referenciamos fue el de Jesús Sanjurjo Ramos de la Universidad de Oviedo, denominado Caminos transístmicos y ferias de Panamá, siglo XVII-XVIII, el artículo de Azael Barrera denominado El Camino de Cruces, la primera Ruta Multimodal de las Américas y el de Eva Lisary González

Pinilla denominado Visio en retrospectiva de los caminos reales y su posible explotación turística. En el primero vemos un análisis inseparable entre las Ferias de Portobelo y las comunicaciones marítimas y terrestres existentes, dando una detallada narrativa del contexto histórico de la época, lugares de embarque y tránsito, a la vez la importancia y función de cada camino en Panamá. En el segundo documento nos da también una retrospectiva sobre la historia, causas y surgimiento de los caminos coloniales en Panamá, con referencias en documentación histórica de sitios como los Archivos de Indias, pero enfocándose más en el Camino de Cruces. También analiza el intercambio de rutas, de marítima, a fluvial y luego a terrestre, los acontecimientos sobre sus ataques por piratas y su decaimiento en el siglo XIX, acompañado de una amplia cartografía de la época y más moderna. Y en el documento de González Pinilla, habla de la importancia que deben tener los caminos coloniales en el turismo de todos los países, justificándose en la historia de los mismos y brindando ejemplos exitosos de otros países como Ecuador, Perú, México y Estados Unidos.

En cuanto al territorio hoy ocupado por la actual Provincia de Veraguas, iniciamos la investigación desde la fecha de intervención de los colonizadores españoles a principio de Siglo XVI, en las tierras del Norte de Veraguas. Las primeras visitas a la zona Norte de Veraguas se da en 1502 por Cristóbal Colón, acompañado de su hermano Bartolomé Colón que llegan a las costas de Veragua en la boca del río Guaiga (posiblemente el Calovébora; prov. Veraguas) (17 oct), donde los agresivos indios le dan planchas de oro y le hablan de minas de este metal.

En 1503 Cristóbal Colón regresa a Veragua, llegando al estuario del río Belén (6 ene), donde para explotar el oro del que le hablan los indios (incluso encuentran pepitas en la cabecera de uno de sus afluentes, el Urirá) funda Santa María de Belén (24 feb), primera población de Panamá fundada de parte de los colonizadores españoles, encomendada a su hermano Bartolomé, a construir varias casas de palma para depósito de las provisiones y para alojamiento de la gente, con 80 hombres escogidos entre los 140 que restan en la expedición y destruida por los indígenas del cacique Quibián (Quibio es el título de los caciques de esta zona), con los que inicialmente habían comerciado, pero al que Bartolomé ha secuestrado con toda su familia el 30 mar, irónicamente para garantizar su seguridad, pudiendo Colón a duras penas salvar 3 barcos (abandona “La Gallega”). (Sosa, Juan Bautista. 2017. Pag 47,48).

Para el Siglo XVI, Veraguas era un área selvática límite de las ciudades fundadas por los españoles, como Natá de los Caballeros, con una fama muy conocida por sus yacimientos de oro, sobre todo en las conocidas al norte de la Provincia. Desde sus inicios la primera razón para poblar Veraguas fue su atractivo minero.

El capitán Diego de Alvites recibe permiso de su jefe Pedrarias para colonizar Veragua, pero nunca llegará allí, e intenta poblar este año Portobelo (Panamá). Aunque algunos autores establecen la fundación de la ciudad de Santiago de Veragua, hacia el año 1518 fundada por Diego de Alvítez y Gaspar de Espinoza (basados en cfc. Antonio Cuervo- Documentos inéditos. Vol. 11, pág. 342), esta fundación fue en las grandes sabanas a orillas del Río Martín Grande cerca del balneario “Los Chorros” área que luego fue abandonada por los constantes ataques de las tribus indígenas.

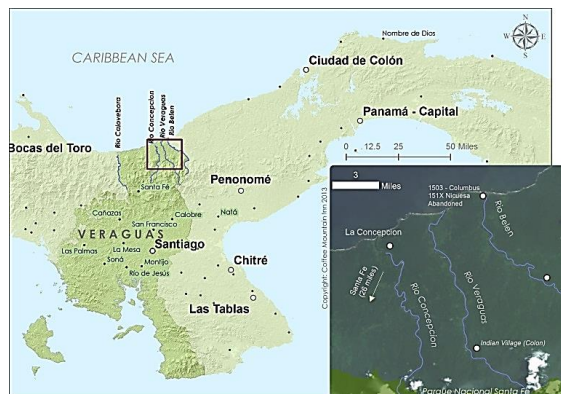


Figura 1. Ubicación de Santa María de Belén. Primer asentamiento español creado en el Istmo y Concepción ciudad minera. Siglo XVI. Fuente: <http://life.coffeemountaininn.com/category/history/>



Figura 2. Ubicación del Río Belén.

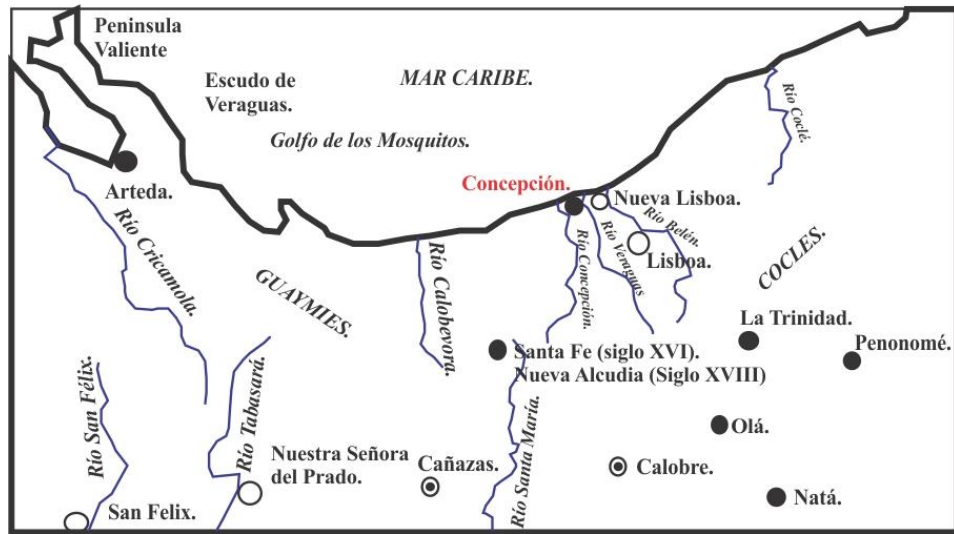
Fuente: <http://www.spanish.graceland-castle.com/category/uncategorized/page/2/>

Desde Natá se dan los primeros avances para conquistar y colonizar las tierras veraguenses y explotar sus yacimientos de oro. Desde 1522 hasta 1536 se dieron varios intentos fallidos de conquistas entre ellos las expediciones de Pedrarias, Alvites, Téllez, Panes, Gordón y Barrionuevo. Otros intentos se dieron por mar en los tiempos del Ducado de Veraguas, pero también fallidos. Para mediados del siglo XVI se dan otros intentos desde Natá, liderados por Juan Fernández de Rebolledo y los capitanes Alonso de la Gala y Diego Torres, fracasando también. Entre 1522 y 1558 se dieron en total 13 intentos fallidos de conquista a Veragua, fracasando cada uno por diversas razones, entre ellas, la falta de consistencia en las conquistas, el vigor de los esfuerzos, la inseguridad en el respaldo gubernamental, la fuerte resistencia indígena del área, y otras. Aunque todos los intentos fracasaron se logró aprender mucho de las experiencias, lo que ayudaría más tarde a los intentos positivos. Todos estos primeros intentos de atacar Veraguas fueron pruebas que podemos tomar como ensayo y error. (Molina Castillo, 2013, p.67 tomo 1).

En abril de 1558 desembarca desde Panamá, un contingente de soldados, aventureros y amnistiados rumbo hacia Natá para iniciar la conquista de Veragua. En Natá Francisco Vásquez reúne de 120 a 150 personas, la mayoría oriundas de Natá bajo la sombra de un árbol de ceiba en una llanura para poner al tanto de todos los preparativos de la conquista, parte el primer contingente hacia Concepción dirigido por Alonso Vásquez y luego se encuentran con el segundo contingente liderado por Francisco Vásquez los cuales llegan en 1558 a las orillas de Río San Juan fundando el campamento de Nueva Libia, cerca del actual Calobre. Se dice que, Francisco Vásquez, en 1558 cuando funda la población, sobre la mar del Norte, "llamóla de La Concepción por ser, muy devoto de la Virgen " (López de Velasco, Juan. 1894:349). (Fernández León 1881-1907, IV: 135) dice, "Lo más probable más bien fuera que se ubicó en el mismo asiento de la homónima fundada por Felipe Gutiérrez". (Molina Castillo, 2013, p. 71 tomo 1).

El poblado de Santa Fé, en sus inicios fue una población subsidiaria del núcleo minero de La Concepción, lo que la mantuvo existente hasta nuestros días. Aunque el territorio de Santa Fe, es más fértil y apropiada para la agricultura y la ganadería. Su producción no fue a gran escala, su importancia velaba más en ser el paso forzado para el abastecimiento y su función principal mientras existían las minas de La Concepción, fue de Intercambio entre las minas y las regiones agropecuarias del Pacífico, (Filipina, Natá y Los Santos) hacia La Concepción de carne y maíz.

La población de Santa Fe, en los inicios fue bien reducida, contaba con una población regular de 30 vecinos que se integraban de 2 grupos sociales, por una parte, los vecinos españoles y descendientes de estos, muchas veces mestizos (muchos de estos fueron los primeros conquistadores de Veragua, vecinos de Natá.) y por la otra parte, aborígenes, los cuales realizaban las tareas más duras, llevaban toda la carga laboral de Santa Fé. (Castillero Calvo, 1997, p. 74 tomo 1).



- Asentamientos fundados en el Siglo XVI.
- Asentamientos fundados en el Siglo XVII.
- ⊙ Asentamientos fundados en el Siglo XVIII.

Figura 3. Mapa de poblados de la Época Colonial en Veraguas.

Fuente: Sebastián Aguilar, basado en información de Castellero Calvo (1997, p.49-77).

Otros poblados creados en la época colonial y que complementan la red de comunicaciones de la época colonial son La Filipina, creado en 1571 cerca del Río Caté, Península de Las Palmas, este poblado de la vertiente del Pacífico de Veraguas fue fundado gracias a la actividad minera en el norte de este territorio y sus funciones fueron de aldeas agrarias en las sabanas del Océano Pacífico, para abastecer los poblados del norte. Este poblado fue fundado al desaparecer el poblado de Nueva Extremadura o Carlos fundado en 1564, el investigador Castellero Calvo, considera que con restos de sus poblaciones se fundó La Filipina, reconstruido por Alonso Vaca, pero tampoco sobrevivirá. El poblado de Carlos o Nueva Extremadura desaparecerán definitivamente, hacia 1573, contaban con 39 vecinos. (Castillero Calvo, 1967, pp. 552; 612-13).

Nuestra Señora de los Remedios (hoy Remedios, Panamá), se funda en 1589, por el capitán Martín Gutiérrez, la más antigua de las poblaciones de la actual Provincia de Chiriquí y a ella se trasladan los vecinos de La Filipina. Esta fue la fecha cuando fue abandonada la población de La Filipina, desde esa fecha no se volvió a fundar ninguna población española en el lugar. Filipinas para 1604 ya no era considerada ciudad existente, pues en 1589 sus habitantes se habían trasladado a Remedios y en 1591 solo quedaban de 3 a 4 españoles en este poblado.

San Pedro de Montijo, se funda en 1590 (29 jun), actualmente llamado Montijo, entre los ríos de Martín Grande y San Pedro, otros historiadores ubican esta fundación en 1591. Su fundador fue en capitán Pedro Fernández de Cortez por órdenes del Gobernador de Veragua, Don Gonzalo Gómez de la Cámara, el 29 de junio de 1591. Fue fundado en un valle fértil rodeado de colinas y sabanas. (Molina Castillo, 2013, p. 73 tomo 1).

Cerca de la nueva ciudad existía un asentamiento indígena y a poca distancia de la Finca Santa Margarita, antigua propiedad del Señor Humberto Carrizo, en un área pantanosa e insalubre. De este lugar se trasladaron a la nueva ciudad, hoy se conoce esta área como Pueblo Viejo. Hoy se encuentran restos de las murallas que fueron las bases de una población donde residieron los primeros españoles, ubicados cerca de la actual carretera Santiago-Puerto Mutis.

Los colonizadores encuentran en estas tierras, campos con buen pasto, abundancia de aguas, buenas tierras y maderas variadas, excelentes para sus actividades agrícolas y de ganadería los que logra un éxito en este poblado. En el Golfo de Montijo existe un área rica en maderas para la construcción y la ebanistería. El poblado de San Pedro de Montijo para 1590 sirve para integrar el comercio mulero con Centroamérica con el Camino

Real de Centroamérica a Panamá, se crean en Montijo astilleros y fábricas de embarcaciones para la Armada del Mar del Sur y se logra una expansión agraria. Esta nueva población tiene como característica que su geografía contaba con las condiciones para el fácil desplazamiento y la comunicación entre los lugares aledaños, sus tierras eran buenas para las actividades agrícolas y ganaderas. Los Ríos de esta zona se caracterizaban por contener muchas formaciones de meandros (curva descrita por el curso de un río cuya sinuosidad es pronunciada) y ricas vegas (Terrenos bajos, llanos, fértiles y generalmente a la orilla de un río.) la abundancia de pastos naturales y su relieve casi plano, ayudaron al crecimiento rápido de la agricultura y las actividades ganaderas. También se encontraban en el lugar muchas plantas medicinales como la zarzaparrilla abundante en el Golfo. Otro aspecto importante para el crecimiento de esta ciudad fue su proximidad a la capital de Panamá, lo que facilitaba la calidad de vida de los ciudadanos que residían en estos poblados, que obtenían adquirirían algunos objetos que necesitan de esta ciudad núcleo del Istmo. Por su posición geográfica era fácil la entrada y salida libremente del Istmo por el Golfo de Montijo y sus aguas son muy tranquilas. También por la fisionomía del Golfo servía como refugio en caso del ataque de los enemigos. Cumplió una misión como núcleo central de donde se dispersaron los pobladores para crear los nuevos poblados de Veraguas. Este poblado toma fuerza con la desaparición de La Concepción y tiene como causa principal la supervivencia.

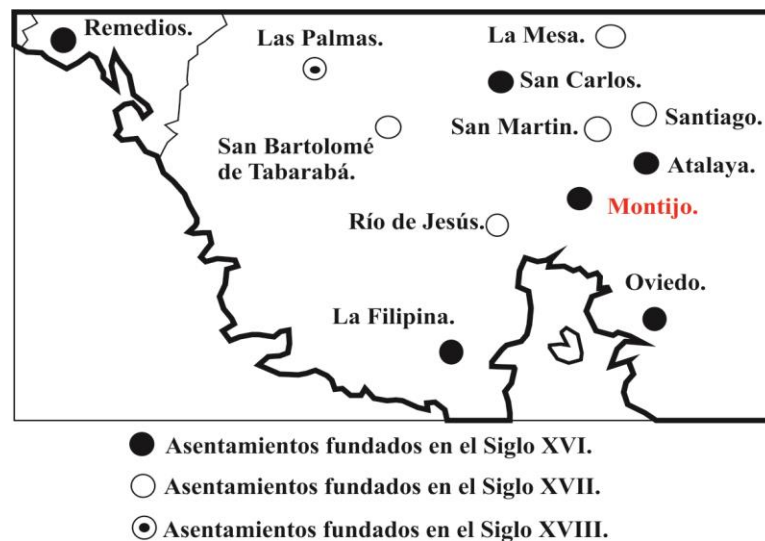
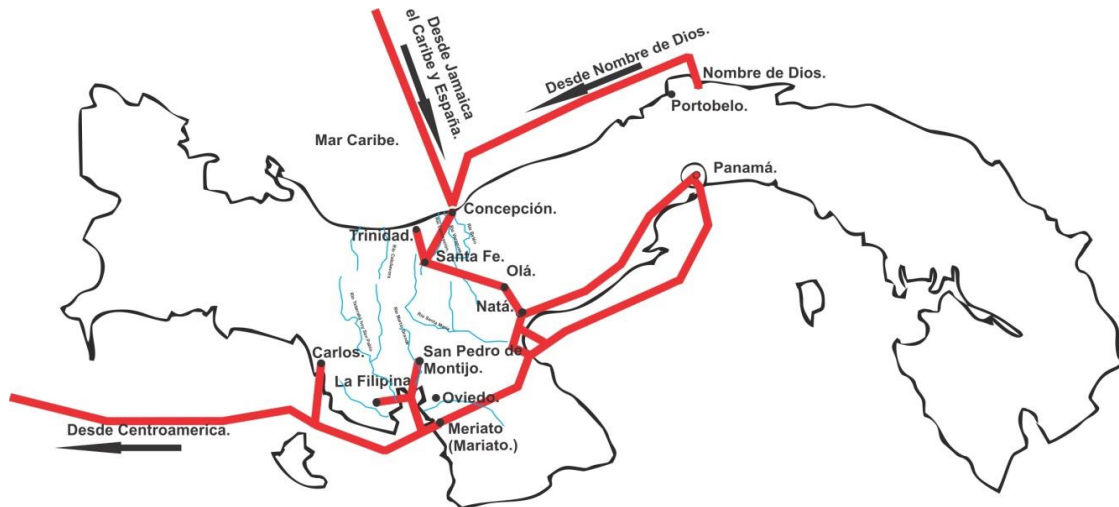


Figura 4. Asentamiento del Litoral Pacífico entre los Siglos XVI al XVIII.
Fuente: Dibujo de Sebastián Aguilar. Tomado de Castellero Calvo (1997, p. 49-77).

Por último, el poblado de Santiago de Alanje (actual Alanje en Chiriquí), cuya fundación se le atribuye a don Pedro Montilla y Añasco, quien estableció posiblemente en 1591, el caserío en la orilla derecha del río Chico, bautizándolo con el nombre de Santiago de Alanje o Alhanje. Desde su fundación la población adquirió renombre, al grado de ser elevada a la categoría de cabecera regional, en 1610. Se convirtió entonces en el centro de defensa española contra los embates de los grupos aborígenes, cuya zona de influencia se extendía hasta Costa Rica.

En referencia a la relación entre los poblados ya descritos, hemos realizado una categorización de las infraestructuras utilizadas como comunicación en la época colonial y su evolución por orden cronológico, ubicándolo en 4 grupos, según sus características y espacios en el tiempo. Quedando clasificados de la siguiente manera:

1. Caminos del Norte (Creación de los poblados mineros coloniales de Veraguas de 1535 a 1590).
2. Conexión Atlántica Pacífica de Veraguas (Creación de los Poblados hacia Litoral Pacífico de Veraguas, 1590).
3. Comunicación terrestre entre colonias con Veraguas.
4. Comunicación de las sabanas del Océano Pacífico veraguense.



Mapa sobre rutas terrestres y marítimas de Veraguas en la Época Colonial.

Siglo XVI.

Figura 5. Rutas terrestres y marítimas en el Siglo XVI.

Fuente: Dibujo elaborado por Sebastián Aguilar, basado en información del libro Veragua Tierra de Colón y de Urracá de Mario Molina.

En el mapa de la Figura 6, se aprecian los recorridos por tierra y marítimos que logran la comunicación desde los pueblos cercanos como Nombre de Dios, Portobelo y Panamá con los poblados ubicados en el territorio hoy denominado Provincia de Veraguas, y también su comunicación con lugares de los territorios que hoy son de Centroamérica, sobre todo Nicaragua y Costa Rica, y por el norte hacia España, Jamaica y otros lugares del caribe. Muchos de estos caminos fueron los que habían sido utilizados por años por los habitantes prehispánicos que encuentran los visitantes españoles a su llegada a estas tierras.

1. Caminos del Norte (Creación de los poblados mineros coloniales de Veraguas entre 1535 a 1590).

Iniciamos en el Siglo XVI, con la creación de los poblados mineros, lo cual se inicia al Norte de la actual Provincia de Veraguas. Las relaciones entre los primeros pueblos de Veraguas fue algo dificultoso, por la ubicación geográfica donde se encontraban. Los dos primeros poblados fundados en Veraguas, La Concepción y Santa Fe.

Estos caminos tenían una doble relación de comunicación, uno por motivos comerciales sobre la extracción de los minerales mineros y para abastecerse de alimentos y mercaderías de uso doméstico a los pobladores de ambos lugares.

a. Vía marítima por el Caribe a Concepción

Con el asentamiento de los primeros pueblos mineros se crea la comunicación de la época colonial, ya como habíamos descrito, las primeras visitas realizadas por los españoles al territorio de la actual Veraguas, las realizaron por las costas del Norte y fue el propio Cristóbal Colón que las visitó en 1503.

Al Fundarse los poblados mineros del Norte de Veraguas, sobre todo Concepción, se vuelve a utilizar esta comunicación, vía marítima, la cual, se llegaba por el caribe, con embarcaciones desde Nombre de Dios y otras ciudades del Caribe como Jamaica, Cartagena y directo desde la misma España, para abastecer estas ciudades mineras y se atravesaba en ocasiones por medio de los ríos navegables, la función de estas conexiones eran llevar materiales, personas y alimentos a los habitantes de dichas poblaciones y transportar la explotación de los minerales extraídos de dichas minas. Por la tradición y experiencia de los españoles como pueblos de navegantes, el primer acceso a los poblados mineros fue por la vía marítima y luego por medios terrestre, esta vía fue muy asediada por los piratas, que exigían el pago de impuestos y que acostumbrados a usar técnicas como, bloquear los suministros a los pueblos para exigir tributos de los saqueos hechos a las fragatas con alimentos y artículos enviados, en este caso específico al poblado de La Concepción.

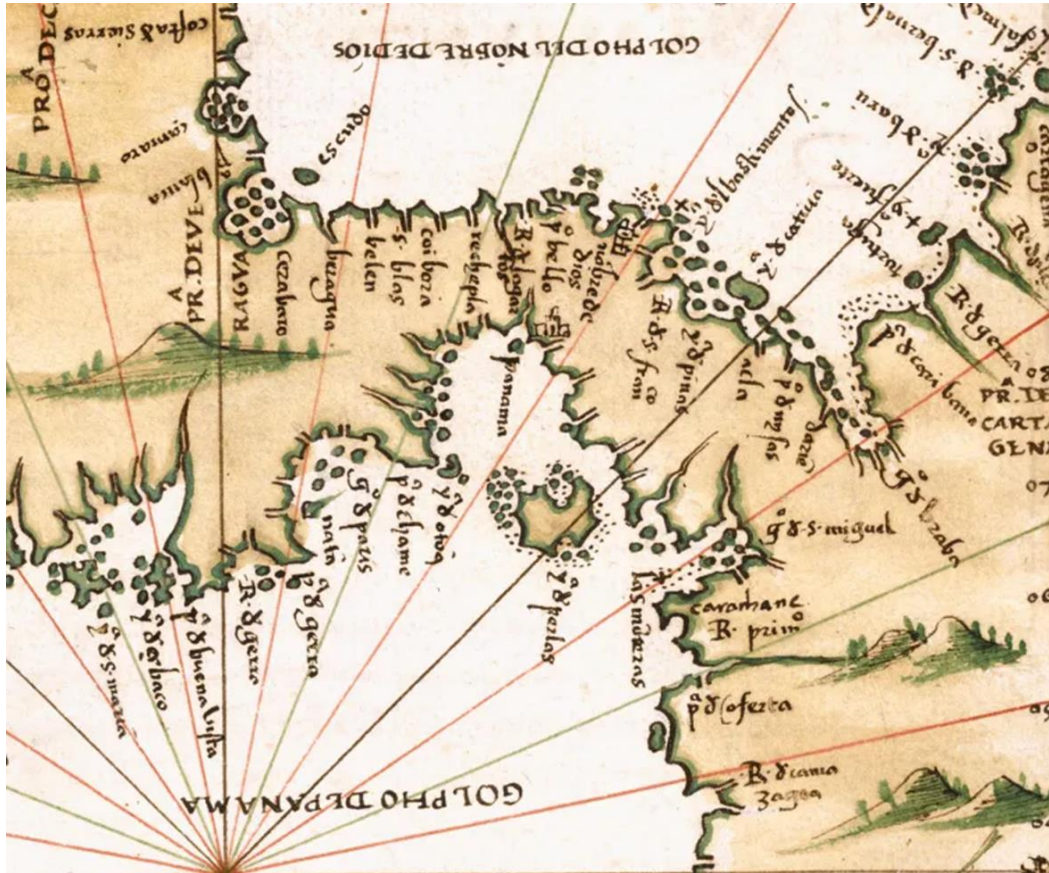


Figura 6. Alonso de Santa Cruz, *Islario general de todas las islas del mundo*. Elaborado en 1560.

Fuente: Biblioteca Nacional de España. Biblioteca Digital Hispánica.

Fue tan constante y contundentes estos ataques que ya para 1574, se sufría mucha hambre, carestía de muchas cosas necesarias para la vida, en este poblado. Para el mes de junio de esta misma fecha, se documenta que, el corsario inglés John Noble está haciendo capturas cerca de la isla Escudo de Veragua, a lo que el gobernador de Veragua Pedro Godínez Osorio envía una fragata con 30 arcabuceros desde Nombre de Dios y un bergantín y una lancha desde Concepción de Veragua, que matan o ejecutan a 28 hombres, toda la tripulación excepto a dos muchachos que son condenados a galeras de por vida.

En este mapa se aprecian los ríos, lugares e islas identificadas ya para 1560 por los exploradores españoles, lo cual indica la existencia de caminos, muchos de origen prehispánicos y sobre todo la comunicación marítima, que lograban el recorrido de las costas, tanto en el norte como en el Sur de Veraguas.



Figura 7. Rutas Marítimas hacia el Norte, poblado de La Concepción (Centro minero). Siglo XVI. Elaborado por: Sebastián Aguilar Medina. imagen de Google maps.

b. Camino Colonial de Los Santos- Natá -Concepción- Santa Fé.

Esta vía de origen prehispánica fue retomada por los colonizadores españoles y fue la utilizada para llegar y fundar los poblados mineros del Norte, entre estos encontramos esta conexión entre Natá, Santa Fé y Concepción (al norte de Veraguas). Esta es una vía terrestre y que en ocasiones se mezclaba con navegación de ríos, venía desde los poblados de Natá, Los Santos y luego se anexaría el poblado de La Filipina (actual Soná). Por esta vía se abastecían de alimentos el poblado de La Concepción el cual era completamente minero y cuyas tierras circundantes no eran tan fértiles como las de Los Santos y Natá, a la vez circulaba el oro que venía de las minas y que sino salía por vía marítima en la caribe tenía la opción de ser transportado por esta Ruta (Molina, Mario 2013). Aquí en temporadas se apoyaban en los ríos navegables, aunque caudalosos en invierno como Río Belén, Río Veraguas y Río La Concepción.



Figura 8. Camino Colonial de Los Santos- Natá -Concepción- Santa Fé. Elaborado por: Sebastián Aguilar Medina. imagen de Google maps.

En este mapa actual se señala la vía utilizada por los españoles para llegar a las minas de La Concepción y sus vías hacia Panamá y Los Santos. En color amarillo la Ruta de Natá a Concepción que luego se comunicaba con Los Santos por vía terrestre o marítima, igual hacia Panamá por el Océano Pacífico o por vía terrestre en la continuación del Camino de Chorrera que se comunicaba con Natá por vía terrestre. El trazo en línea verde es la Ruta de la Carretera Interamericana actual que en tramos utiliza el antiguo Camino de La Chorrera.

También Molina nos describe que, estos caminos se caracterizaban porque eran estrechos y difíciles de transitar por lo irregular de la geografía, hacia La Concepción (Norte de Veraguas). Los caminos terrestres para acceso a estos pueblos eran difíciles y peligrosos, solo se recorrían a caballo o mulas y a pie. Después de 1589, con el cierre de las minas de La Concepción, también desaparece la comunicación de la Provincia con los pueblos que la abastecían, cayendo Veraguas en abandono que afectaría la evolución de los nuevos poblados en la Provincia.

c. Nuevas vías desde Santa Fe, al sur y Este de Veraguas

Al concluir esta etapa de ciudad de paso y tránsito, Santa Fe pasa a ser el núcleo de distribución para las colonizaciones y fundaciones de nuevos poblados que se asentaron en las sabanas del Pacífico y el resto de la Provincia de Veraguas. También pasa a ser el centro económico de la Provincia de Veragua, estatus que luego se dispersó a otras poblaciones pequeñas y más jóvenes que esta, como Remedios, Montijo y Alanje. Así también fue difícil la comunicación en los pueblos mineros efímeros que luego se fundaron en Veragua.

Santa Fe sería la capital de la Provincia de Veraguas en el Siglo XVI y principios del XVII, hasta la fundación de Santiago de Veraguas, se logra la comunicación terrestre desde el norte al poblado de sur de Montijo fundado en 1590, desde este punto se podía navegar hacia los poblados del este de Veraguas como Remedios y Alanje o transportarse vía terrestre por los caminos que luego se convertirían en parte del Camino de la recuas de Mulas y para 1920 unirse al proyecto de Belisario Porras de los Caminos Nacionales. También en el Siglo XVII, se integran a los pueblos cercanos de esta vía el poblado de San Francisco de la Montaña y Santiago de Veraguas, como describiremos en el siguiente punto.



Figura 8. vías desde Santa Fe, al sur y este de Veraguas.

Elaborado por: Sebastián Aguilar Medina. imagen de Google maps.

2. Comunicación interoceánica colonial en Veraguas.

- a. **Camino Norte- Sur (primera fase). Santa Fe-Montijo. Luego San Francisco- Santiago y Atalaya**
Después de 1589, con el cierre de las minas de La Concepción y la fundación de los nuevos poblados en el litoral Pacífico (Montijo), se realiza una comunicación entre el Norte y el Sur la cual es muy difícil, aunque se cuentan con diversas brechas montañosas o pasos que hicieron posible algunos núcleos de relación, aunque muy poco duraderos. En el eje Norte y Sur se encuentre San Francisco de la Montaña, fundada en 1621 y el cual sirve como enlace entre Santa Fe, Atalaya y Montijo. Estos caminos ya eran utilizados por los pueblos prehispánicos para sus recorridos en el territorio.

En Montijo se crea el enlace de manera marítima por medio del Puerto Real, el cual era la entrada por el Rio San Pedro que desembocaba al mar y por donde entraba y salía la mayor parte de la mercadería y productos de la Provincia a otros lugares. Este camino posteriormente se conocerá como Camino de La Mina.



Figura 9. Tramo del Camino Colonial de San Francisco a Santa Fe.
Fuente: Fotografía Sebastián Aguilar.

b. Comunicación Montijo- Los Remedios- Alanje

Se inician las conquistas hacia las sabanas del litoral del Océano Pacífico, la cual se realiza bajo un programa y control, debido a las necesidades de los colonos y motivos históricos que se desarrollaban en esa época. Se realizan fundaciones sucesivas, Los Remedios (1589), Montijo (1590), Alanje (1591), la coincidencia de las fechas con el despoblamiento de La Concepción, poblado minero más importante hasta la fecha nos da una visual de la rapidez con la que se realizaron estas fundaciones (Molina Castillo, 2013, p. 81 tomo 1).

Esta Ruta ya mencionada en el grupo anterior, va prolongando la cantidad de poblaciones en la Ruta del Pacífico, se podía realizar de manera terrestre, por la vía que daría paso a lo que luego fueron los Caminos Nacionales y por vía marítima saliendo del Puerto Real de Montijo, el cual explicaremos en el próximo subgrupo.



Figura 10. Comunicación Montijo- Los Remedios- Alanje.
Elaborado por: Sebastián Aguilar Medina. imagen de Google maps.

C. Comunicación acuática en el litoral del Océano Pacífico veraguense.

En el Golfo de Montijo existe un área rica en maderas para la construcción y la ebanistería. El poblado de San Pedro de Montijo para 1590 sirve para integrar el comercio mulero con Centroamérica con el Camino Real de Centroamérica a Panamá, se crean en Montijo astilleros y fábricas de embarcaciones para la Armada del Mar del Sur y se logra una expansión agraria. Esta nueva población tiene como característica, que su geografía contaba con las condiciones para el fácil desplazamiento y la comunicación entre los lugares aledaños, sus tierras eran buenas para las actividades agrícolas y ganaderas.



Figura 11. Puerto Real de Montijo. Rio San Pedro.

Foto de Sebastián Aguilar M.

Otro aspecto importante para el crecimiento de esta ciudad fue su proximidad a la capital de Panamá, lo que facilitaba la calidad de vida de los ciudadanos que residían en estos poblados, que obtenían adquirirían algunos objetos que necesitan de esta ciudad núcleo del Istmo. Por su posición geográfica era fácil la entrada y salida libremente del Istmo por el Golfo de Montijo y sus aguas son muy tranquilas. También por la fisonomía del Golfo servía como refugio en caso del ataque de los enemigos. Hacia esta ciudad de Panamá se enviaban productos como el maíz, generalmente por medio del Puerto Real, que se producían más de lo necesario para la subsistencia y en ocasiones se enviaban a España.

En el Puerto Real se realizaron por años, la celebración de la Virgen de la Candelaria, que la iniciaban los pobladores desde el 30 de enero al 2 de febrero, la celebración era tipo Feria donde asistían personas de las diferentes islas, del área de Mariato, Santiago y aledaños de Montijo, no sabemos a ciencia cierta desde que fecha se celebraban pero si llegaban muchos productos que eran intercambiados, a la vez el Puerto fue salida por años del oro de las minas de San Francisco y Santa Fé, tal vez por la facilidad del traslado en tierras mas planas en esta región, al camino que llegaba al puerto también se le llamó Camino de La Mina.



Figura 12. Camino Real de Montijo a Puerto Real o Camino de La Mina, Montijo actualmente.
Fuente: Foto tomada por Sebastian Aguilar M.

3. Comunicación de las sabanas del Océano Pacífico veragüense

A finales del Siglo XVI, se crean nuevos núcleos de relación y de intercambio en el litoral Pacífico y la comunicación se hace más fácil entre los poblados del Pacífico, al estar ubicados en sabanas planas que ayudaría en gran medida al intercambio inter local. La tendencia de comunicación en esta región era de forma longitudinal a lo largo de las llanuras fáciles de comunicarse.

a. Conexión Colonial Este- Oeste en Veragua

Ya para este Siglo existía una relación de Este a Oeste desde Atalaya hasta San Pablo del Platanar, ambas ciudades indígenas, se pasaba por Montijo, Remedios y Alanje, poblados de españoles, y los

poblados indígenas de Guabalá, San Félix y San Pedro de Espatará. Este camino, de origen prehispánico fue la continuación del Camino de Montijo-Remedios- Alanje, y facilitaba el comercio entre pueblos y la relación con regiones circundantes.

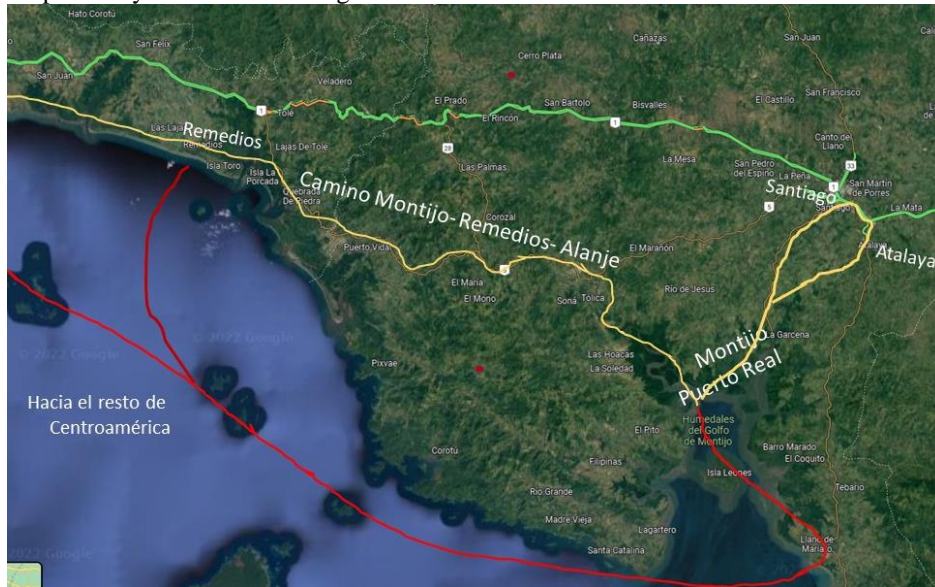


Figura 13. Conexión Colonial Este- Oeste en Veragua.

Fuente: elaborado por Sebastián Aguilar M. imagen de Google maps.

b. Comunicación acuática en el Océano Pacífico de Veraguas.

La comunicación a las ciudades coloniales del siglo XVI, XVII y XVIII, frecuentemente se hacían por vía acuática, a través de los mares llegando a orillas de las costas que servían como puertos, ejemplo el puerto de Montijo (Puerto Real) y Bahía Onda (puerto natural) y transitando luego por los ríos navegables hasta las ciudades, ejemplos de Río Martín Grande y Río Tabarabá. Entre 1558 y 1559, según documentos llamados Las Probanzas de Juan de Flores, en Veragua las recuas eran conducidas en barco desde distintos puntos de Centroamérica y tenían desembarcadero en Meriato (Mariato), en la Península de Azuero y desde aquí se acarreaban por tierra a Panamá. Esta fue una ruta mixta, por mar y tierra. Todavía en el Siglo XVII, Diego Ruiz de Campos, recuerda la función de Meriato o Mariato donde traían en fragatas las mulas, procedentes de Nicaragua y las desembarcaban para luego llevarlas por tierra a Panamá y enfatiza que este viaje se hacía en la época que los indios estaban en guerra con los españoles (Siglo XVI e inicios del Siglo XVII). Diego Ruiz de Campos, aclara que luego de los indios dejaron de atacar las Recuas de Mulas procedentes de Centroamérica, se inician los viajes por tierra en recorrido completo desde Nicaragua a Panamá, sin utilizar el tránsito marítimo, alegando que el viaje en embarcación era demasiada trabajosa (Molina Castillo, 2013, p. 83 tomo 1).

En 1568, Con autorización de la Audiencia, Juan de Flores funda Oviedo (¿Veraguas?; Panamá), a 25 leguas de Natá, para explotar los lavaderos de oro encontrados en la parte Oeste de la península de Azuero, hacia el golfo de Montijo (existirá aún en 1575) (<http://cronologiahistorica.com>). Con lo cual se logra otra comunicación tanto marítimo como terrestre hacia Natá.



Figura 14. Comunicación acuática en el Océano Pacífico de Veraguas. Fuente: elaborado por Sebastian Aguilar M. imagen de Google maps.

4. Comunicación terrestre entre Colonias con Veraguas. (Camino de Recuas de las Mulas, Camino Real de Veraguas, Camino Norte-Sur, Santa Fe-San Francisco-Santiago- Montijo- Atalaya, otros caminos reales del Siglo XVIII, Caminos y puertos del Siglo XIX).

a. Camino de Recuas de las Mulas.

En 1601 El doctor Alonso Criado de Castilla, presidente de la Audiencia, autoriza al gobernador interino Gonzalo Vázquez de Coronado a someter a todas las tribus de la Provincia de Costa Rica hasta la de Veragua para ayudarle en la construcción (que inicia este año) del camino que unirá Cartago (Costa Rica) con los valles de Chiriquí (Panamá) a fin de facilitar el comercio de mulas entre las Provincias de Nicaragua y Costa Rica con la de Panamá (8 oct). Para evitar el itinerario terrestre-marítimo se completa la ruta terrestre desde Choluteca (Honduras) pasando por León y Granada en Nicaragua luego Cartago y el montañoso Talamanca (Costa Rica) y entrando por el Istmo por Alanje, Remedios y Santiago de Veragua, luego Natá, La Villa de Los Santos, para llegar a Panamá y Portobelo. Esta ruta se denominó El Camino Real de las recuas de Mulas.

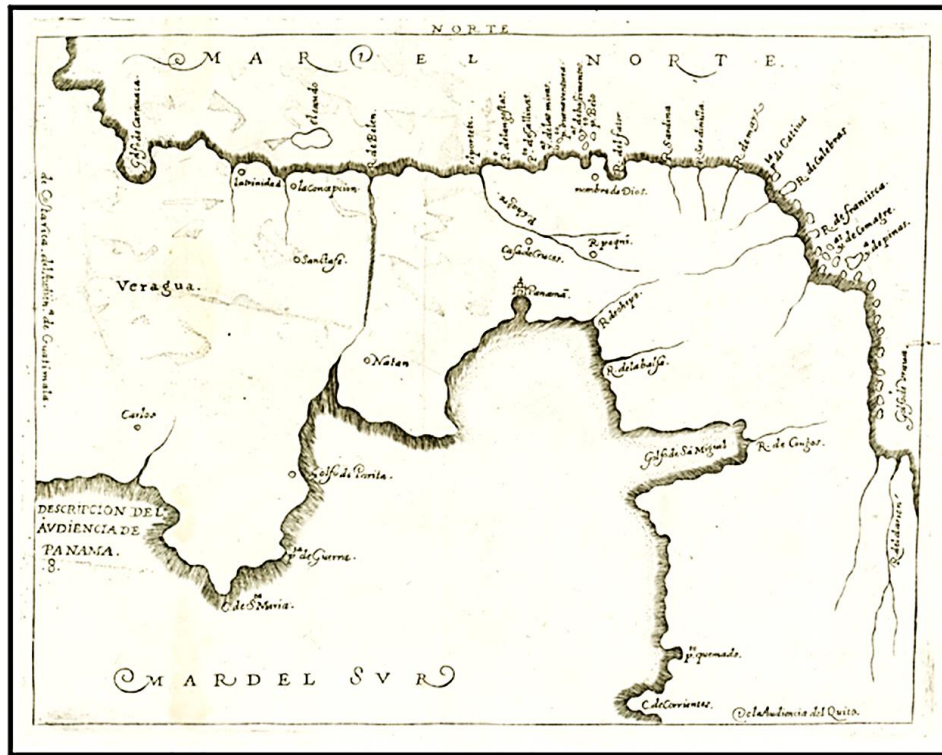


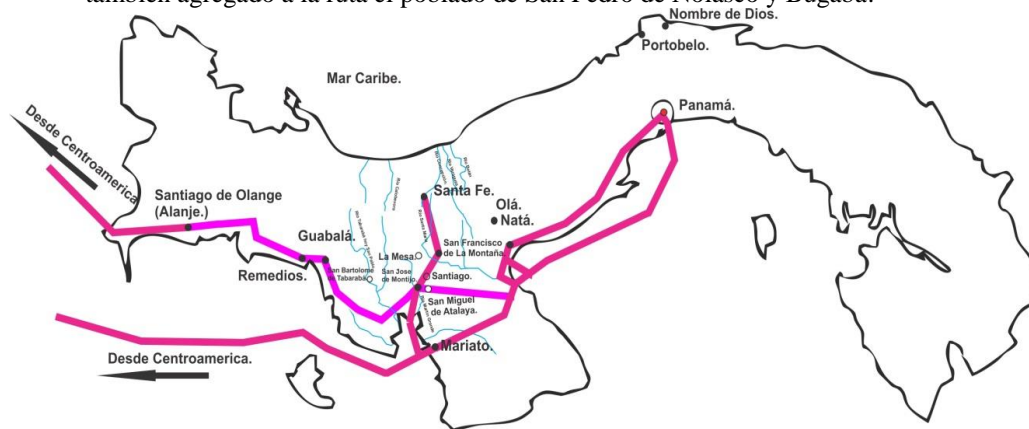
Figura 15. Antonio Herrera y Tordesillas. *Descripción de la Audiencia de Panamá*. Dibujo realizado en 1601. Publicado nuevamente en Madrid en 1723.

Este camino estaba en muy malas condiciones, en invierno era casi intransitable, se hacían pantanos y atolladeros debido a las lluvias constantes que se daban en el área. Se pasaba en su recorrido por extensos campos despoblados y había que cruzar ríos corrientosos, no existían puentes, esta descripción la da el Obispo de Panamá en uno de sus recorridos Pedro Morcillo Rubio y Auñón. Era un camino muy difícil y que causó muchas muertes por enfermedades que se producían por el esfuerzo, la distancia y rudo del camino y las alimañas existentes en su transcurso. Ya para 1631, La comunicación con otros poblados de Panamá y Centroamérica se hace más fácil hacia Montijo, cuando no causaban peligro los indios cotos y borucas en Costa Rica, se completa *el Camino de la Recuas de las mulas*. Permitiendo el paso permanente desde Centroamérica a Panamá y viceversa, vía terrestre. En su recorrido se incorporan nuevos pueblos indígenas como San Bartolomé de Tabarabá entre Guabala y Montijo y San Lorenzo entre Alanje y Remedios (Molina Castillo, 2013, p. 87 tomo 1).

En este mapa de la figura 9, el cual es una Descripción de las Indias Occidentales, elaborado por Antonio Herrera que fue oficial de Castilla en las Indias bajo el reinado de Felipe II^o, este fue nombrado Cronista Mayor de las Indias en 1596 y en el mapa se incluye: Veragua, Santa Fé, Panamá, La Trinidad, La Concepción y otros lugares conocidos en esta época. Se aprecia que la mayor parte de los poblados estaban cercanos al mar, ya fuese en el norte como en el sur, por la preponderancia de la comunicación marítima. Este mapa está contenido en la edición de 1723 de la obra de Nicolas Rodríguez, denominado Herrera; *Historia General de los hechos de los Castellanos*, en 1726-30. (Madrid) y se suele confundir con el grabado de la primera edición de 1601 y difícil de distinguir. No se había catalogado correctamente hasta la aparición de la obra *The mapping of North America part II* de P. Burden en 2007. La cartografía está basada en los mapas manuscritos de Juan López de Velasco (1575-80).

En cuanto a *el Camino de la Recuas de las mulas*, en 1650 estaba completamente consolidada, aunque en algunas ocasiones se realizaban algunos ataques esporádicos de los indígenas de Costa Rica a los que transitaba la vía. Para esta fecha se habían integrado nuevos pueblos indígenas a este camino como San Rafael, San Martín de Carpio y San Marcelo de La Mesa y al final oriental un nuevo e importante tramo en un extremo donde se encontraba la población española de Santiago de Veragua, creada por vecinos de Santa Fe y Montijo. Esta primera y antigua Ruta era el inicio de los que hoy conocemos como la Carretera Interamericana. Con la creación de esta ruta se logró una estrecha comunicación

entre las ciudades antes distantes y aisladas, uniéndolas desde esa fecha y hasta nuestros días, manteniendo la comunicación y la unidad de los pueblos antiguos y los modernos. Estas rutas en algunos puntos eran cortadas por los ríos que corrían de Norte a Sur, contrario del camino Real que iba de Este a Oeste. Algunos de estos Ríos al ser navegables también ayudaban a la comunicación vía pluvial, de los poblados cercanos a ellos o para salir al Pacífico (Molina Castillo, 2013, p. 87 tomo 1). Será este nuevo poblado de Santiago de Veragua el centro para conectar el resto del interior de Veragua, con la ruta que conectaba Natá con la ciudad de Panamá, a finales del Siglo XVII. Se había también agregado a la ruta el poblado de San Pedro de Nolasco y Bugaba.



Mapa sobre rutas terrestres y marítimas de Veraguas en la Época Colonial.

Siglo XVII.

Figura 16. Rutas terrestres y marítimas en el Siglo XVII.

Fuente: Dibujo elaborado por Sebastián Aguilar, basado en información del libro *Veragua Tierra de Colón y de Urracá* de Mario Molina.

En este mapa de la figura 10, se muestran las antiguas rutas utilizadas en el Siglo XVI y su conexión con la nueva Ruta de la Recua de las Mulass, lo cual va a incidir en la creación de nuevos poblados a lo largo de la misma y eventualmente cambiando la preponderancia de la comunicación marítima por la terrestre.

b. Camino Real de Veragua

Denominado El Camino Real de Veragua, aunque en los criterios indicados al inicio no correspondería como Real, pero es conocido así tradicionalmente. En 1650 iniciaba de este a Oeste en los poblados de Atalaya y Santiago sobre un relieve de pequeñas mesetas, gradas, colinas de piedemontes y llanos ondulados que bajaban del macizo montañoso que divide la Península de Azuero en 2 partes. Al llegar a Santiago el camino se dividía en 3 direcciones, uno hacia el Norte en dirección a San Francisco y Santa Fe, la otra ruta hacia occidente hasta llegar a la meseta de San Marcelo de La Mesa y la otra ruta que baja hasta Montijo, que se encuentra en tierras bajas que llevan hasta el hoy conocido como Golfo de Montijo, y desde ahí en línea recta cruzaba las llanuras donde estaba San Bartolomé de Tabarabá, atravesaba las montañas de la Península de Las Palmas y llegaba a las llanuras de la costa de Guabalá y Los Remedios. Con esta relación vemos la comunicación que inicia en el Siglo XVII, de Atalaya con el resto de los poblados de Veragua.



Camino Real de Veraguas en la Época Colonial. Siglo XVII.

Figura 17. Camino Real de Veragua, Época Colonial, Siglo XVII.
Fuente: Dibujo elaborado por Sebastián Aguilar, basado en información del libro Veragua Tierra de Colón y de Urracá de Mario Molina.

En 1650 se contaba con una ruta muy transitada entre San Marcelo de La Mesa y Santiago de Veragua, la misma se aprecia en el mapa de la figura 11, esta vía de comunicación fue llamada en el Siglo XX como El Cuartillo, fue la misma que se utilizó por siglos desde la época colonial y muy posiblemente de origen prehispánico, la misma atravesaba el actual corregimiento de San Pedro del Espino, corregimiento de La Peña, llamado en el Siglo XVIII Sitio La Peña, para luego llegar a Santiago de Veraguas.

En este mapa también se aprecia la comunicación norte-sur desde Santa Fe a Montijo, lo que luego se conocerá como el Camino de La Mina que terminaría en Puerto Real, también la comunicación este-oeste, por San Miguel de Atalaya- Montijo hacia Centroamérica por el Camino Real de la Recuas de Mulas lo cual es el antecesor de lo que sería en el Siglo XX, primero la Carretera Nacional (1920) y luego la Vía Interamericana (1968), la cual en algunos tramos utiliza esta vía colonial.

c. Camino Norte- Sur (segunda fase). Santa Fe-San Francisco- Santiago-Montijo- Atalaya.

El poblado de San Francisco el cual se crea en 1621, por la orden de Santo Domingo, Fray Pedro Gaspar Rodríguez y Valderas y que su fundación está ligada a la explotación aurífera del Norte de Veraguas para servir de sitio de producción agrícola y eje de comunicación entre las ciudades del interior y la zona aurífera. Durante la colonia era el punto de acceso a las minas de la región. En el eje Norte y Sur se encuentre San Francisco de la Montaña como enlace entre Santa Fe, Atalaya y Montijo. Desde las primeras décadas de la Colonia, aún siendo un asiento indígena, San Francisco fue paso forzoso hacia el norte donde se comunicaba con Santa Fé y la población minera de Concepción a través de collados o pasos Montañosos; en dirección contraria, se asomaba hacia las sabanas de la vertiente del Pacifico, donde habían surgido otros poblados como Remedios, Montijo, Alanje, Natá, Parita, Los Santos, etc.



figura 18. Atlas de Johannes Blaeu mapa de 1630. Veragua y Tierra Firme. Fuente: Real Biblioteca de España, Colecciones Cartográficas.

d. Otros caminos coloniales del Siglo XVIII.

Hay otros caminos de comunicación en el Siglo XVIII, como la que existe desde Santiago hacia Cañazas era por la comunidad de Calabacito y La Peña primero pasando por San Marcelo se trasladaba solo a caballo o a pie. La única vía de comunicación hasta mitad del siglo XX. Existía un camino peligroso y poco transitado solo a caballo y en mula entre Cañazas y Santa Fe, conocido como Camino Real de Cañazas, por el Cerro Tute. Desde donde llegaron muchos pobladores que se dedicaban a la minería y se establecieron en los primeros asentamientos de Cañazas. También existía un camino igual de difícil entre San Francisco Javier de Cañazas hasta San Marcelo de La Mesa, se trasladaban solo a caballo o a pie. Desde Soná en el Siglo XVI, Siglo XVII y Siglo XVIII, se trasladaban desde Soná a Santiago a Caballo o a pie.

e. Normas de mantenimiento de caminos

Ya para la segunda mitad del **siglo XVIII** existe por norma, para mantener la higiene de los caminos, que los gobernadores de la **Provincia de Veragua** limpiaban todos los caminos y corrientes para mantener el paso expedito y seguro de quienes lo transitaban (Molina Castillo, 2013, p. 94 tomo 1).



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Figura 19. Bellin, Jacques-Nicolas, mapa de 1754. *Carte de l'isthme de Panama et des provinces de Veragua Terre Ferme et Darien*. Fuente Biblioteca Nacional de Francia Gallica.

En este mapa de la figura 13, elaborado por Jacques-Nicolas Bellin elaborada en 1754 aparecen mas poblados de Veragua, aparece curiosamente el nombre de la ciudad de Santiago de Veragua como Saint Yago, en francés, también como Baye Honda (Bahia Honda), La Trinité (La Trinidad), Saint Francois (San Francisco), Se. Marie (Santa María) y otros que escribe diferente al usual como, Zevaco (Cébaco), I. Quicaro (Jicaro), entre otros.

La comunicación en el Siglo XVIII, entre estos pueblos no varía tanto, con los usados a inicios de Siglo XVII, a excepción de la creación de nuevos poblados como Cañazas, Rio de Jesús, Las Palmas que se crean después de mediados del Siglo XVIII.



Figura 20. Carta Marítima del Reyno de Tierra Firme ú Castilla del Oro de Juan López 1785. Fuente: Biblioteca Nacional de España.

En la Carta Marítima del Reyno de Tierra Firme ú Castilla del Oro se aprecian, el Istmo y Provincia de Panamá, las Provincias de Veragua, Darién y Biruquete fue elaborado por Don Juan López, en 1785, en este mapa ya aparece incluido el poblado de San Marcelo de La Mesa, el Río San Pablo aun es llamado por su nombre autóctono que en realidad es Tabarabá pero está escrito *Tabará*, el territorio de Urracá al norte (actual Santa Fé) y muchos sitios mas existentes en esta fecha.

f. Caminos en el Siglo XIX en Veraguas

Para el Siglo XIX, se crean y reparan algunos caminos coloniales, dentro de esos tenemos el Camino de Montijo a Mineral (al Norte de Veraguas). En 1844, se crea el Decreto de 29 de mayo Decreta un empréstito de \$2.000 del tesoro nacional a la Provincia de Veraguas para la composición del camino de Montijo, en las costas del Pacífico, a Mineral (al Norte), en las del Atlántico. Provincia de Veraguas Luego para 1846, según Ley 8 de 9 de junio, Adicional a la de 7 de mayo de 1845 sobre caminos nacionales o extranjeros garantizándoles el pago de intereses sobre las cantidades gastadas en los caminos que podrán ser de Montijo al Mineral de Veraguas (al Norte) (Revista Lotería, julio de 1963 - No. 92 p.92-93).



Figura 21. Puente de piedra del antiguo camino de Montijo a Minerales, también conocido como Camino de La Mina. Fuente: Fotografía Sebastián Aguilar.

El poblado de San Francisco de la Montaña, se describe para el Siglo XIX, como un pueblo con calles deterioradas y de difícil comunicación con otras comunidades y con un desorden en el trazado y Soná en el Siglo XIX, en el año, 1846 Se inician mejoras en las vías de comunicación y se establece el servicio de correos y entre 1886 a 1888, se describe que se abren las calles del pueblo y se realiza su empedrado, obra de los alcaldes Calviño y Arosemena. Describen calles empedradas y 4 calles descuidadas.

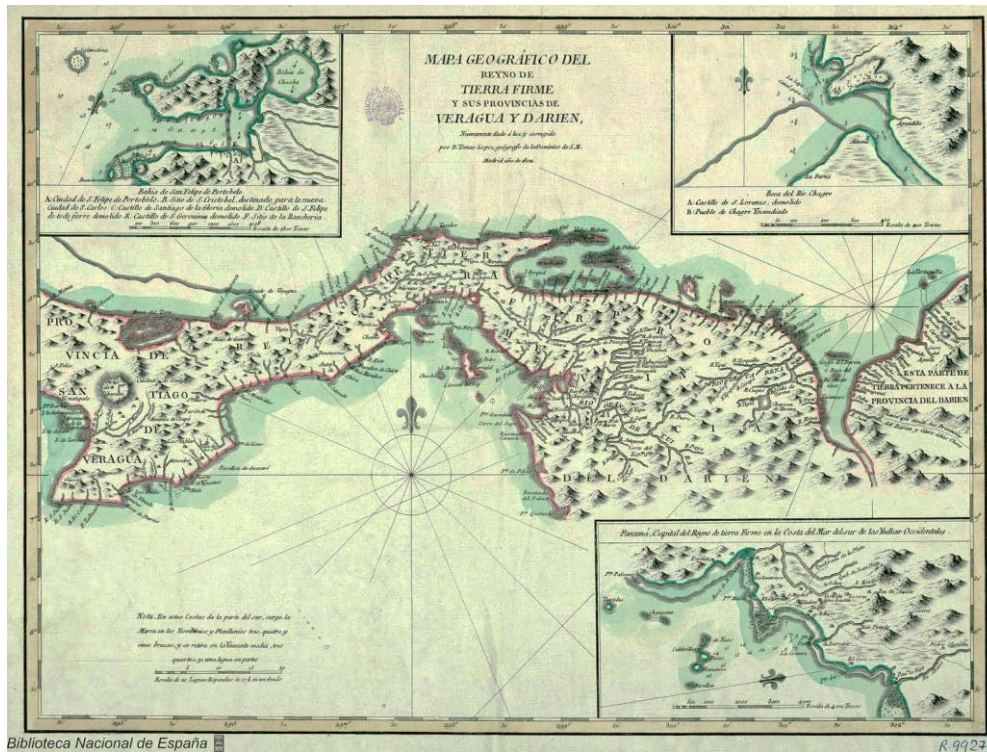


Figura 22. Mapa geográfico del Reino de Tierra Firme y sus Provincias de Veragua y Darién elaborado por Tomás López en 1802. Fuente Biblioteca Nacional de España.

g. Puertos y comunicación acuática en el Siglo XIX

En cuanto a la comunicación marítima para el Siglo XIX se describe, en la Gaceta del 11 de agosto del 1850, del Gobierno Colombiano, describe el Rio San Pablo así: ... “el San Pablo conduce al distrito parroquial de Soná y permiten la entrada de Buques mayores hasta muy arriba con ayuda de las mareas y sin riesgo alguno; pero regularmente se destinan su navegación canoas y lanchas.” ... (Gaceta 11 de agosto de 1850.) Ya para esta época se contaba con un puerto llamado Barranco Colorado desde donde se enviaba la producción a Panamá, vía marítima, desde Soná.

En Montijo seguía en operaciones el Puerto Real, conexión entre el Golfo de Montijo y el camino terrestre denominado Camino de La Mina.



*Figura 23. Puente sobre el Rio San Pablo, Soná.
Fuente: Fotografía Rainier González.*



Figura 24. Entrada a Puerto Real de Montijo. Fuente: Fotografía Sebastian Aguilar Medina.

Discusión

Debido a la poca información y docencia que se ha dado sobre los caminos coloniales de la actual Provincia de Veraguas, que datan del Siglo XVI, XVII, XVIII y XIX, inclusive algunos pueden ser parte de épocas prehispánicas, lo cual dificulta poder ser valorados como Patrimonio Cultural y utilizados para actividades turísticas como académicas.

Esta deficiencia o limitación de información pueden tener las siguientes causas, que deben ser evaluadas y corregidas para lograr el rescate de tan valiosas infraestructuras de comunicaciones de los pueblos antiguos, entre estas tenemos:

- Desconocimiento de los valores históricos y culturales que tienen estos caminos a nivel Regional, Nacional y mundial.
- Destrucción y poca preservación del patrimonio histórico, que incluye los caminos coloniales por parte de los organismos encargados de este tema.
- Falta de investigaciones y documentaciones sobre el tema.
- Aunque su importancia ha sido indudable en el desarrollo de los actuales poblados de Veraguas han quedado prácticamente en el olvido.

En la Provincia de Veraguas se han efectuado grandes cambios a la fisionomía e infraestructura de las ciudades, desde la época Colonial hasta el siglo XXI, quedando prácticamente oculto a simple vista estos caminos, muchos que hemos identificado por la revisión de documentación adquirida en algunas investigaciones anteriores y visitas a los sitios.

Las principales vías de comunicación terrestres de Veraguas, también son producto de los antiguos caminos, como la Vía Interamericana y la Vía Soná- Santiago, que en algunos de sus tramos son parte del antiguo Camino de las Recuas de las Mulas, hoy es la vía de comunicación que mantiene el desarrollo y crecimiento de los poblados que se encuentran cercas de estas vías, como Soná, Río de Jesús, Santiago, La Mesa, Atalaya y muchos más poblados de creación colonial. Hoy estas modernas vías que nacieron entre el Siglo XVI y XVII, hoy son parte de la infraestructura urbana de los modernos poblados y son parte fundamental de la economía urbana de los mismos poblados.

En la Provincia de Veraguas algunos de esos caminos han prevaecido, solo con cambios en los materiales y el tipo de transporte que se utiliza, como el camino Norte-Sur de Veraguas, el cual hoy es conocido como Vía Santiago Santa Fé, el cual hoy es una carretera de asfalto por el cual se unen todos los poblados del Norte de Veraguas hasta la ciudad de Santiago. También es el caso del antiguo camino Montijo-Minerales hoy conocido Santa Fé-Santiago- Montijo, el cual solo es un tramo del antiguo camino y también es un amplio camino moderno de asfalto que comunica el resto del país y la ciudad de Santiago con el poblado de Montijo y las costas del Golfo de Montijo. Muchos de los caminos han quedado en desuso y otros están en mal estado. Tenemos algunos ejemplos que se pueden recuperar, pues en algunos de estos tramos se visualizan aun algunos rasgos coloniales y sobre todo mantenemos algunos caminos como el Camino de Santiago a La Mesa, atravesando por San Pedro del Espino y el camino antiguo de Atalaya Santiago y su extensión a Ocú (Herrera). Dentro de las vías acuáticas utilizadas durante la época colonial, la que se ha mantenido hasta la fecha y es parte integral de los pueblos del sur de Veraguas, es Puerto Mutis en Montijo, el cual es la conexión con las Islas del Océano Pacifico y las costas del Golfo de Montijo. Al Norte de Veraguas se mantiene una conexión en menor escala, con viajes de la costa Arriba de Colón hasta las costas de Calovébora, la cual no se mantienen grandes embarcaciones como en la época colonial sino con pequeñas lanchas y botes, lo cual puede sufrir algunas modificaciones con la apertura de la nueva vía terrestre de Santa Fé a Calovébora, denominada “la Conquista del Atlántico”, recién inaugurada (2019). Los ríos navegables ya no son utilizados en nuestra época.

Algunas de estas vías acuáticas se pueden reestablecer o estudiar las primeras vías coloniales marítimas y de los Ríos navegables del Norte de Veraguas.

Al realizar la clasificación cronológica de los caminos, se puede analizar de mejor manera, la creación, desarrollo y evolución de los caminos y su influencia en la creación e importancias de los poblados coloniales y su aporte a las modernas ciudades de la Provincia de Veraguas, las cuales hoy tienen en su mayoría otras funciones diferentes por las que fueron creadas en época colonial, pero sin discusión de que fueron estos caminos coloniales los que impulsaron su primer desarrollo. Solo de esta manera podremos lograr su proceso de recuperación, de valor patrimonial y promoverlo desde diferentes fases de conocimiento y que pueden ser parte de generación de empleo y cultura para los pueblos veraguenses.

Conclusiones

La importancia de los caminos coloniales deja una gran herencia española en nuestros territorios, que es huella imborrable de esta cultura europea, aunque muchos ya venían utilizándose desde la época prehispánica. Los vestigios de estos caminos en varios países y sus alrededores son rutas de turismo que son muy visitadas por amantes de la historia y turistas en general, muchas ya han sido protegidas y brindan informaciones históricas de los mismos, personajes importantes, monumentos y comercios turísticos que resaltan su importancia.

Actualmente, en temas de investigación y culturales, la relación de los pueblos y sus medios de comunicación de los mismos brindan un cumulo de información que puede ser de gran importancia para temas como el turismo, historia, culturas y otros, dentro de los cuales mencionamos algunas relaciones entre los pueblos de Veragua desde la colonia con otros a nivel mundial como Jamaica, España, islas del caribe por el norte y territorios que hoy ocupan países de Centroamérica por el norte y sur. De estos datos se dan las bases para futuras investigaciones sobre temas variados importantes en muchas regiones. A la vez vemos, la relación con los pueblos del actual territorio de Panamá, existentes en su época colonial, la cual es de suma importancia pues, existe mucha información de los caminos reales o coloniales de la ciudad capital de Panamá con la actual Provincia de Colón, mas no existe, mucha información sobre los caminos reales del resto del país.

Panamá ha sido por siglos, un paso predilecto entre dos océanos, pero ya mucho antes existían comunicaciones entre los pueblos autóctonos en la región, nuestro país fue, durante los siglos XVI, XVII y XVIII, un punto importante donde sus rutas comunicaban ambos mares y sirvió de modelo mercantil mundial. Y en el caso de Veraguas, su conquista, explotación minera y desarrollo de las áreas próximas a estos poblados, como trampolín para la conquista y evangelización de toda la región, no se pudo dar, sin la creación de caminos coloniales ya descritos y aun hoy impactan el acelerado crecimiento y papel de lugar de transito que tiene su capital Santiago de Veraguas.

Cada poblado o ciudad debe conocer su historia y cómo fue su evolución. Los caminos son parte importante de esta historia, por tal motivo comprendemos la importancia para nuestra sociedad el brindar de manera analítica este tema des una manera profunda, sobre todo por la falta de información sobre el mismo, lo cual sirve como gran aporte para reforzar la identidad cultural y su conocimiento, en los poblados que forman parte del área investigada, la cual tiene una historia muy arraigada a la cultura colonial hispanoamericana.

Hoy muchos países y ciudades han realizado grandes esfuerzos por preservar y establecer como patrimonio sus caminos históricos, como el Sistema Nacional de Senderos de Estados Unidos (1968) contando con 30 caminos históricos y más de 1,000 senderos, también el Camino Real de Tierra Adentro entre México y Estados Unidos declarado por la UNESCO en el 2010, COMO Patrimonio de la Humanidad, por lo cual recomendamos que dichos caminos, señalados en este artículo sean tomado en cuenta por su valor histórico, no solo nacional, sino mundial, por la importancia que tienen en la creación y crecimiento de poblados específicos desde la época colonial hasta nuestros días y ser declarados patrimonios históricos nacionales y los más importantes a nivel mundial. A la vez, los poblados aledaños a estos caminos pueden coordinar con los guías especializados en turismo, arqueólogos e historiadores, para crear sus emprendimientos a lo largo de las vías, como artesanías, servicios de alimentos, recuerdos y otras actividades de entretenimiento a los que visitan estos sitios, lo que sirve de apoyo al desarrollo local.

Entender las rutas no solo terrestres, también marítimas y de ríos navegables, sirven para entender de mejor manera como se comunicaban los antiguos pobladores de cada lugar señalado, como abastecían las mismas y se desenvolvían en la geografía de la Provincia de Veraguas y el contacto que tenían con otras regiones. También se pueden crear, como ya existen en otros países, las Rutas Históricas, las cuales pueden ser guiados por expertos y conservando los sitios históricos, también los sitios arqueológicos encontrados deben ser cuidados y adaptar las áreas para visitas y así enseñar mas del pasado de estos lugares, creándole conciencia a las autoridades y pobladores cercanos de la importancia de su historia.

Este conocimiento puede ser utilizado en diferentes áreas del Urbanismo, la arquitectura y demás ciencias que tienen que ver con el estudio de las poblaciones y su influencia en la sociedad actual. Por ende, el valor brindado en este artículo tiende a brindar no solo información académica o documental, sino que abre las puertas para

ser tomada como una información cultural y sociológica, la cual puede ser utilizada para el crecimiento histórico y turístico de los pueblos de nuestra Provincia.

Queremos también recalcar que muchos de estos caminos reales o coloniales, fueron la continuidad o el uso íntegro de los caminos prehispánicos de los poblados que encontraron los españoles a la llegada de los territorios de la actual Provincia de Veraguas, a partir de 1502 con la llegada de Cristóbal Colón en su cuarto viaje, por lo cual también es información muy importante para estudios de los pueblos prehispánicos y su comunicación.

Referencias

- Barrera, Azael (2011). *El Camino de Cruces La Primera Ruta Multimodal de las Américas*. Fundación Itinerarios Culturales e Históricos de Panamá y Amigos del Camino de Cruces.
- Bellin, Jacques-Nicolas. (1754), *Carte de l'isthme de Panama et des provinces de Veragua Terre Ferme et Darien*. Biblioteca Nacional de Francia Gallica.
- Blaeu, Johannes (1630). *Atlas de Blaeu, Real Biblioteca de España, Colecciones Cartográficas*.
- Castillero Calvo, A. (1967). *Estructuras sociales y económicas de Veragua desde sus orígenes históricos*. Siglos XVI y XVII. Panamá: Editora Panamá.
- De Santa Cruz, Alonso (1560). *Islario general de todas las islas del mundo*. Biblioteca Nacional de España. Biblioteca Digital Hispánica.
- González Pinilla, Eva Lisary (2021) *Visión en retrospectiva de los caminos reales y su posible exploración turística* Universidad de Panamá, Departamento de Historia, Panamá. *Revista Contacto / ISSN L 2710 7620, Volumen 1, Número 2 / septiembre diciembre de 2021. Páginas: 88-111.*
- González, María Luisa Pérez (2001). *Los caminos reales de América en la legislación y en la historia, Anuario de los estudios americanos*. Universidad de Sevilla. España.
- Hernández Hortigüela, Juan (2019) *Los caminos reales españoles historia de las rutas de cultura española en las Américas*. Universidad Complutense de Madrid.
- Herrera, Antonio de, 1492-1596, *Historia General de los Hechos de los Castellanos en las Islas y Tierra-Firme del Mar Océano*, Nicolás Rodríguez Franco ed., Madrid, 1601-1730.
- Hussey, R.D., 1960, *Caminos Coloniales en Panamá*, *Revista Lotería*, Vol.60, pp. 104-126. Traducción de Eva Escala V.
- Lancheros Herrera, Fabián Andrés (2017) *Caminos Coloniales: una Historia de las vías de comunicación en la región central del Nuevo Reino de Granada en el siglo XVIII*. Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Ciencias Humanas, Departamento de Historia, Ciudad, Colombia.
- López, Juan (1785). *Carta Marítima del Reyno de Tierra Firme ú Castilla del Oro*. Biblioteca Nacional de España.
- Molina Castillo, M. J. (2013). *Veragua: Tierra de Colón y de Urraca*. Panamá: Arte Gráfico Impresores.
- Sanjurjo Ramos, Jesús (2012). *Caminos transístmicos y ferias de Panamá, siglos XVI-XVIII*. Universidad de Oviedo. *Anales del Museo de América XX (2012) Págs. 260-271*
- Sosa, Juan Bautista. (2017.) *Compendio de Historia de Panamá*. Ediciones LAVP, 02/07/2017 - 238 páginas.