

gar donde hoy está construida la ciudad de Panamá, llegando hasta su desembocadura en el Atlántico.

En 1527, el Gobernador Pedro de los Ríos envió dos exploradores, Fernando de la Serna y el piloto Pedro Corso, para que estudiaran geográficamente todo su curso, así como las posibilidades de navegación y transporte, y además, la posibilidad de construir un buen puerto en su desembocadura. Los exploradores trajeron un informe preciso y favorable, determinando los trabajos de limpieza que debían hacerse para facilitar la navegación (*).

Informado el Rey de España de aquellas exploraciones, concedió 1.000 pesos de oro por Real Cédula que envió a D. Francisco de Barrionuevo, Gobernador por entonces del Reino de Tierra Firme o Castilla del Oro, para que se realizasen los trabajos necesarios de limpieza del río. En la misma real Cédula recomendaba que se hiciese una Casa en la Boca del Río para almacenar las mercaderías que se descargasen a la llegada de los barcos (Aduana y Almacenes) y otra en el desembarcadero en el lugar que se llamó LAS CRUCES o San Francisco de Cruces por haberlo bautizado así el Gobernador D. Antonio de la Gama (**).

(*) Serrano y Sanz, M.: "El Archivo de Indias y las exploraciones del Istmo de Panamá en los años 1527 á 1534" (t. VII, Memoria 2ª) (Anales para la Junta de ampliación de estudios e investigaciones científicas, 1911).

(**) Real Cédula, AGI, 2-2-1/4.

Al tener conocimiento el Consejo de Indias de aquellas exploraciones, propuso al Emperador Carlos V que se estudiase "qué forma e orden se podrá dar para abrir la dicha tierra para que abierta se junte la Mar del Sur con el dicho río, de manera que haya navegación: e qué dificultades tiene, así por el menguante de la mar como por la altura de la tierra" (*).

En 1529, Alvaro de Saavedra Cerón, que fuera lugarteniente de Cortés y compañero de Balboa en el Darién, propuso la construcción de un canal entre el Atlántico y el Pacífico, pero murió antes de poder realizar su proyecto (**).

En 1532 el Rey escribió al Gobernador de Panamá diciéndole que viera la forma de estudiar el punto por el que podría unirse el Río de Chagre con la Mar del Sur, haciendo que las aguas de éste se comunicasen y entraran en aquél, con lo cual se ganaría mucho tiempo en el envío de las mercancías que venían del Perú o que iban de España (***)).

Otro documento histórico es del año 1539, en el que se menciona la reunión que tuvieron el Gobernador Antonio de Le Gama y el Alcalde Pascual de Andagoya con Juan de Velasco, Alvaro de Guijo y Toribio Montañés, Juan de Castañeda y el

(*) Serrano y Sanz, M.: "Exploraciones del Istmo de Panamá", p. 429.

(**) Galvao, Antonio: "The discoveries of the world from their first original unto the year of our Lord 1555", p. 180. (Kakluyt Society, London, 1862).

(***) Real Cédula, AGI, 2-2-1/14.

Tesorero Gonzalo Martel de la Puente, regidores, para ir al río Chagre a presenciar la llegada de los barcos que por primera vez traían mercancías por el Río de Chagre hasta el poblado de Cruces (*).

Pudo comprobarse en aquella ocasión que por el río podían navegar embarcaciones de hasta 100 toneles hasta cinco o seis leguas tierra adentro.

Diego de Esquivel, de 31 años de edad, fué el primer mercader europeo que transportó oficialmente sus productos embarcado por el Río de Chagre y el segundo Fernando Díaz Durán, de 53 años, quien vino desde el Nombre de Dios hasta Cruces con una carga de mercancías. Acompañaron a Esquivel en su viaje los marineros Gonzalo González de 57 años y Gonzalo Gallego de 27 años. Según el citado documento, tuvo lugar este acontecimiento el 28 de febrero de 1533.

El 20 de marzo de 1533, el Gobernador mandaba cortar varios árboles y hacer con ellos tres Cruces nombrando a aquel lugar Puerto de Las Tres Cruces, "o por mejor decir el Descargadero". Más tarde se le llamaría San Francisco de Cruces.

En aquella ocasión se estudió el atajo por tierra a Panamá desde Cruces, viéndose que tenía cuatro leguas y media de largo con algunas quebradas no muy profundas que podían rellenarse fácilmente y una pequeña ciénaga cerca ya de la

(*) AGI, 2-2-1/14.

ciudad que era también fácil, de rellenar.

El Gobernador de La Gama solicitó al Rey permiso y medios para construir el Camino de Cruces a Panamá, y el 21 de enero de 1534, el Monarca, reconociendo el gran interés económico y geográfico de esta obra, concedió el permiso y los medios para realizarlo, reconociendo el proyecto como "de gran interés".

Gaspar de Espinosa, el 10 de octubre de 1533 escribía al Rey (*): "El Chagre puede hacerse navegable a muy pequeño costo y puede llegar a ser la mejor y más útil vía acuática del mundo...un canal para la navegación podría construirse". Hablar así en 1533, supone una visión clara del porvenir, y por eso con toda justicia hemos de colocar a Espinosa entre los precursores del Canal transístmico.

Fray Tomás de Berlanga, cuarto Obispo de Panamá, que llegó al Istmo el año de 1534 para hacerse cargo de su diócesis, puede considerarse como otro de los precursores del Canal de Panamá y desde luego de las comunicaciones interoceánicas y transístmicas, Decía el Obispo después de haber atravesado

(*)

Bauer y Landauer, Ignacio: "Datos para la historia de la unión interoceánica en América", p. 6 (Cia. General de Artes Gráficas, Madrid, 1931).

el Istmo: "Este paso, imagino yo que es la cumbre del mundo..."

(*). Seguidamente recomendó al Rey la conveniencia de trasladar el pueblo de Nombre de Dios a la desembocadura del Río Chagre, y trasladar los vecinos de Acla al lugar de San Francisco de Cruces, desde donde a Panamá podría construirse un camino terrestre por 3.000 ó 4.000 pesos.

"Si este paso, por la manera susodicha se remedia, no hay más necesidad de buscar otro estrecho..." (**). Así se

(*). "Este paso, imagino yo que es la cumbre del mundo, porque puesto en él, mirando a la parte del Norte, se vé la mitad dél; e mirando al Sur se ve la otra mitad; pero esta cumbre es tan dificultosa de encumbrar, que cuesta muchas haciendas e muchas vidas de hombres. Está la dificultad en el camino, ser en sí muy dificultoso, e concurrir muchas e diversas gentes, en haber mucha falta de cabalgaduras e sobra de poca salud. Yo, Sacra Magestad, me he desvelado, después que aquí vine, en pensar el remedio de todos estos inconvenientes..." (Col. de Documentos inéditos, t. XLI, p. 535 y ss., Patronato 2-2-2, "El Obispo Berlanga a la Reina Gobernadora, 22.II.1535").

(**). "Si este paso, por la manera susodicha se remedia, no hay más necesidad de buscar otro estrecho, porque V.M. sera Señor de un tan gran mundo, como en el que en esta Mar del Sur se descubre, e espera se descubrirá, o tenerlo todo debajo de llave, e entren e salgan por contadero, pues hecho lo que dicho tengo, no queda sino una jornada por tierra". (Colección de documentos inéditos TORRES DE MENDOZA, t. XLI, p. 535 y ss. Patronato 2.2.2) (Carta del Obispo Berlanga a la Reina Gobernadora, 22 febrero de 1535).

colocaba el Obispo Berlanga, a quien América debe la aclimatación del guineo y diversas especies de frutales y legumbres, entre los precursores de la comunicación interoceánica.

La Reina Gobernadora contestó al Obispo desde Madrid en los siguientes términos: (*) "Los capítulos de vuestra carta acerca de lo que dezís que conviene a nuestro servicio y buena navegación desta tierra, que se pase el dicho pueblo de Nombre de Dios a la Boca del Río Chagre, junto al cual hay puerto donde pueden surgir navíos de a 200 toneles, he mandado ver por pilotos y maestros, para que visto su parecer se provea cerca dello lo que conviene para el bien de la dicha tierra".

El Rey Carlos el 20 de febrero de 1534 envía instrucciones a D. Francisco de Barrionuevo, el Gobernador que sucedió a Gama en estos términos: "que mantenga el Chagre libre de obstrucciones para hacerlo navegable en dirección a Panamá hasta la mayor distancia posible" (**).

El historiador y cronista Gómara, es otro de los que podemos considerar en esta rápida revisión de los precursores de las comunicaciones a través del Istmo de Panamá. Decía el año de 1555 que era "necesario crear un paso para realizar más rápidamente la travesía desde España a las Islas Molucas". Y propone varios lugares para realizar este proyecto: el río de Lagartos o Chagre, el lago de Nicaragua y Río de San Juan y Tehuantepec.

(*) La Reina Gobernadora al Obispo Berlanga, Madrid 17.XII.1535. (AGI, Panamá, 109, 1-6-5).

(**) Manjarrés, Ramón de: "Proyectos españoles de canal interoceánico" (Cultura Hispanoamericana, año 3, n.22, sep.15,1914).

Decía Gómara que de Nombre de Dios a Panamá había 17 leguas y del Golfo de Urabá a San Miguel, 25 leguas, y estos eran dos de los puntos en que creía posible la construcción de un canal que uniese los dos océanos. "Hay montañas pero también hay mano. Dadme el hombre que tenga el poder de hacerlo y se hará; si no falta valor, no faltará plata, pues las Indias la proveerán. Para el mercado de la especiería, para el bienestar de las Indias, y para el Rey de Castilla, pocas cosas son imposibles" (*).

A partir de entonces, el Río de Chagre fué utilizado constantemente pero sobre todo durante el invierno tropical es decir durante la época lluviosa, en la cual la abundancia de agua permitía realizar más fácilmente la navegación. Miles de toneladas eran transportadas por la importante vía fluvial, de Norte a Sur y de Sur a Norte. Un intenso comercio se desarrolló sobre esta vía, y el Puerto de Cruces y su Aduana adquirían más y más importancia. El camino de ~~4~~ leguas y media de Cruces a Panamá fué arreglado, colocándose en casi todo su recorrido piedras, adoquines, estilo calzada romana y en muchos lugares losas, sobre todo en los puntos o pasos más difíciles, y recuas de mulas transportaban durante el invierno las mercaderías que los barcos depositaban en los Almacenes y Aduana. Los

(*) Gómara, "Historia de las Indias".

productos que provehían del Perú, sobre todo tintes, colorantes vegetales o animales, plata y oro, llegaban hasta Cruces, de donde eran embarcados hasta Portobelo para desde allí seguir camino hasta la Península.

El camino de Cruces salía de la ciudad de Panamá pasando cerca de la Ermita de San Miguel, atravesando el Río Hondo sobre el que había un puente. De allí junto a la finca llamada Ochoa atravesaba el Río Juan Díaz y la Quebrada de la Plata, la Quebrada de Asiento Viejo y la Quebrada Afrenta Ruines a la altura de la Finca Guadalupe. Se dirigía hacia el Río Cárdenas afluente del Río Grande a la altura de la finca o caserío llamado La Ramona, más allá de la cual se bifurcaba en dos ramales, el del Norte que se dirigía trazando una ligera curva de convexidad septentrional y el del Sur o Camino de la Gorgona.

El verdadero camino de Cruces o Ramal del Norte, atravesaba el Río Camarón y el Río Caimitillo, ambos afluentes del Río Grande. Luego atravesaba la Quebrada Quiebra Caharrias y la Quebrada de Agua Buena a la altura del Caserío de este mismo nombre. De allí se dirigía al Caserío de Sábana Grande, atravesando el Río Pedro Miguel cerca de su nacimiento. Pasaba luego sobre las Quebradas de Cabulla, La Pita y Barro Colorado, las tres afluentes del Río Chilibre y llegaba a Las Cruces o San Francisco de Cruces por el lugar denominado El Ancla. No terminaba allí sino que iba paralelo al Río Chagre hasta el lu-

gar denominado La Gorgona donde se reunía con el camino o Ramal del Sur o de La Gorgona del que anteriormente se separara como ya dijimos.

Por su parte el Ramal del Sur o de La Gorgona, después de separarse del Camino de Cruces, atravesaba la Quebrada del Guayabal a cuya altura se separaban ambos, luego la del Camarón como el de Cruces pero un poco más al Sur, la Quebrada de Juan Sánchez, el Río Caimitillo (más al Sur que el Camino de Cruces). Pasaba por el Caserío Fermín de Reyna, y atravesaba por tres veces el Río de Pedro Miguel en el punto en que éste hacía una doble curva, saliendo a la altura del Caserío de Tomás de Vargas, para dirigirse por el caserío de Luis de Vargas hasta la Quebrada de Cañazas. Pasaba sobre la Quebrada de la Puente, y el Río Camacho, afluente del Río del Obispo (éste a su vez es afluente del Chagre).

Pasaba después frente a la Mina de Cal y el Caserío de Cristóbal de Obando, atravesando la Quebrada de la Cal, el Río Mandinga y la Quebrada del Corotú y a través de la hacienda de D^a Bartolomé de Vargas pasaba sobre la Quebrada de María de Pozo, desde donde se dirigía a la Quebrada de Carabali, atravesando sus ~~xxxx~~ curvas por cuatro lugares distintos y de allí pasaba a La Gorgona, poblado situado a la orilla del Río Chagre, donde se iba a unir con el Camino de Cruces nuevamente.

San Francisco de Cruces era una agrupación de casas de madera en torno a una Aduana donde se almacenaban las mercade-

rías que pasaban de un mar al otro por el camino acuático del Chagre. En la época lluviosa era fácil seguir la vía fluvial que llegó a ser bien conocida por los encargados de transportar las mercaderías año tras año. Pero en la época seca o verano se hacía difícil en algunos lugares el paso con embarcaciones chatas o canoas pues en muchos puntos quedaba en seco al descender las aguas.

Llamábanse raudales a los lugares del río donde el agua corría con fuerza, fuera porque desembocase cerca ~~de~~ uno de los afluentes o quebradas que en época lluviosa proyectaba sus aguas sobre el Chagre, fuera porque la conformación de la tierra hiciese arremolinarsse las aguas. Por regla general los raudales eran puntos donde podía existir peligro en época lluviosa para las pequeñas embarcaciones por ser la corriente más rápida o arremolinarsse.

Nombres curiosos recibieron algunos de estos lugares, algunos de los cuales servían de descanso a los que hacían el tráfico fluvial. Siguiendo el Río de Chagre desde el sitio de Cruces hasta la desembocadura los lugares más notables eran:

El muelle de Cruces, donde atracaban las embarcaciones para cargar y descargar. El Raudal de Lava-Lava poco más allá de Cruces que era el primero. Seguían Juan de Estephanía, Hospitalería o Raudal del Hospital, Cazalla, Santa Cruz y Co-

rotú. Un poco más alhá estaba la desembocadura del Río del Obispo. Seguía el Raudal del Azafrán, Matachín, Carga Plata, Cerro Pelado y Cuatro Calles. Frente al poblado de Gorgona había dos raudales: el de Gorgona y el de Arrebata Capas.

Seguían Descansa-Lomos y Elefante, Carabalí, Juan Grande, donde desembocaba la Quebrada de Culo Seco, Calle del Pico, Placer cumplido (entre estas dos últimas desembocaba el Río Bailamonos).

Venían después Saca Nigua, Barbacoa Grande, Barbacoita, Tabernilla, Caño Quebrado, Juana María, Calle de D. Alonso, Rompido, Gigante, Torna Marcos, Frixolo Grande, Frixolito, (actualmente está a esta altura la estación de Frijoles del ferrocarril transístmico), Barro Colorado (junto a la isla de este nombre), Agujeta Grande, Agujeta Chica, Bujío Soldado, Peña Blanca, Palo Montón, Calle de Torna Gallinazo, Ahorca Lagarto, Juan Gallego, Palo Matías, Arenal Chico, Arenal Grande, El Estrecho, Bujío Indios, Calle de Los Portales, Palo Torqueto, Calle Santa y Dos Hermanos.

Más adelante estaba el Raudal de Calle Trinidad, donde desembocaba el Río Trinidad, y en cuyo cruce había un cerro que dominaba el Chagre en el cual se construyó el Fuerte de la Trinidad.

Después de la desembocadura del Río Trinidad, seguía Palo Brujo, Seiba de Nájara, Calle Guabito, Torna-Cacao, Bru-

ja, Vino Tinto Grande, Palo agachado, Vino Tinto Chico y un poco más allá se unía al Chagre el Río del Gatún por su margen derecha. Frente a su desembocadura había dos Raudales, la Seiba y el Raudal del Gatún y sobre un cerro que dominaba el río, el Fuerte del Gatún.

Seguían después Aguacate, Sábalo Grande, Indios, Moxinga, y Calle del Castillo, cerca ya de la desembocadura y por lo tanto del Castillo de la Boca del Chagre.

(Sobre el camino de Las Cruces y los restos que quedan en la actualidad véase el apéndice de este capítulo).

Camino de Portobelo

En cuanto al camino de tierra, que partía de Panamá la Vieja primero, y de Panamá la Nueva después en dirección al Atlántico, primero a Nombre de Dios y más tarde a Portobelo, sufrió diversas vicisitudes.

Cuando el destino de las Flotas de Indias era el Puerto de Nombre de Dios, se trazó un camino desde éste a la Vieja ciudad de Panamá, pero dado lo quebrado del camino, siempre estuvo lleno de grandes dificultades comentadas en sus cartas y narraciones por todos cuantos viajaron por él en aquellos primeros tiempos de las vías interoceánicas.

En 1533, se quejaba el Gobernador D. Francisco de Barriónuevo al Rey, lamentándose de las grandes dificultades que se

pasaban para ir de Panamá a ~~Portobelo~~ Nombre de Dios (*) y de la gran cantidad de mulas que costaba cada viaje.

Lo cierto es que el camino a Nombre de Dios era de tal categoría que costaba mucho más de lo que valía, en acémilas muertas y desbarrancadas, en enfermedades adquiridas en su recorrido, en pasos malos, barrancas, lomas y tembladeras, pasos de ríos y un sinfín de problemas que en aquella época sólo podían resolverse a base de mucho coraje.

A pesar de todo se estuvo utilizando hasta la fundación de Portobelo.

Antes de que se estableciera la descarga de Flotas en la bahía de Portobelo, ya en 1595, el Dr. Diego de Villanueva Zapata (**) comunicó al Rey que como resultado de las exploraciones que había ordenado, habíanse descubierto dos caminos para llegar por tierra a Portobelo: el uno que llamaban de Magan y

(*) Carta de Barrionuevo al Rey (23.XII.1533) (AGI, Patronato, 2-2-2). Decía así Barrionuevo: "Escribo al Consejo de V.M. los gastos excesivos que ay en el pasar los bastimentos de la Mar del Norte a la Mar del Sur, e el mucho riesgo que corren en este poco de camino que ay; porque el camino es tal que una es verlo e otra es decirlo, porque no ay cosa en la cristiandad a la que se pueda comparar... pues el camino es de tal arte, que las acémilas no pueden tirar un mes a andallo, sino huelgan otro, donde mueren muchas cada año".

(**) El Dr. Diego de Villanueva Zapata al Rey, 12.III.1595. (AGI, Panamá, 14 (2)).

otro siguiendo el camino antiguo a Nombre de Dios y tomando por un desvío al que se llamaba de las Lajas.

Según el Dr. Villanueva, el camino de Magan era el mejor y por él había conseguido pasar mulas y ganado. El paso más peligroso era el del Río Capira, y luego los de Chagre y Pequení. Encomendó la tarea de construir los respectivos puentes al Ingeniero Antonelli quien como cuenta el Dr. Villanueva "estaba demasiado flaco" no pudo llegar con su mula aunque lo intentó, para estudiar la situación del terreno.

El lugar que se consideraba más práctico para construir un puente era el llamado Paso de la Angostura. Con un sólo puente se salvaban los dos ríos de Chagre y Pequení.

Después de algunos días de descanso en Panamá, Antonelli intentó de nuevo el viaje en mula, y esta vez algo más re- puesto partió con algunos ayudantes, diestros baquianos y herramientas de trabajo hacia el camino de Magan. Pero las dificultades fueron tan grandes que después de perder varias mulas que rodaron por los barrancos, y dejar con ellas la mitad de los materiales y herramientas perdidos en aquellos abismos, dióse por vencido el Ingeniero y regresó nuevamente a la base que habían establecido en el río de Chagre, comunicando al Dr. Villanueva que era de todo punto imposible hacer transitable el Camino de Magan.

Como los negros cimarrones que se habían reducido a po-

blado en el lugar llamado Santiago del Príncipe, en su deseo de colaborar con el Gobernador, se habían dado a la tarea de atravesar la salvática región, habían descubierto un paso que recomendaron como más practicable al que se denominó Camino de Las Lajas. El Gobernador les encomendó aderezarlo todo lo posible para que pudiera pasar por él el Ing^o Antonelli y hacer los estudios convenientes para ponerlo en servicio. Así lo hicieron los^{os} cimarrones y se vió que efectivamente era mejor camino, por lo que se dispuso que fuera éste/^{al}elegido para realizar el paso de las mercancías de Panamá a Portobelo, y que quedase el de Megan para pasar ganado cuando fuere necesario.

Decía Villanueva "la tierra es tan doblada, áspera y de calidad que se hundien las bestias por ella hasta las cinchas con pesos de mucho peligro" (*).

En abril de 1597 ya se había abierto un buen camino hasta Portobelo (**) que era mejor sin duda que el que hubo anteriormente a Nombre de Dios. Por él se había realizado el paso de las mercancías con buenos resultados. Para obligar a los vecinos de Nombre de Dios a pasar a Portobelo, cosa a la que estaban muy reacios, y utilizar este nuevo camino, hubo que recurrir al expediente de cortar e inutilizar el viejo camino

(*) Carta del Dr. Villanueva Zapata al Rey, 12.III.1595.
(AGI, Panamá, 14 (2).

(**) Carta del Dr. Villanueva Zapata al Rey, 12.IV.1597.
(AGI, Panamá, 14 (2).

a Nombre de Dios,

Así se respondía a la resistencia y dificultades que los vecinos de Nombre de Dios habían puesto a Antonelli en sus trabajos de apertura de la nueva vía.

A pesar de que el camino era bueno según los informantes, las fuertes lluvias del invierno tropical destruían algunos pasos haciendo que el fango se almacenase en ellos, otras veces producían derrumbes que cegaban los pasos. El caso es que todos los años, poco antes de la llegada de cada Flota, era preciso reparar los caminos, lo que suponía un gasto constante, a veces elevado, del que se resintieron siempre los Gobernadores de Panamá.

El camino a Portobelo desde Panamá tenía 18 leguas de longitud. El del Río Chagre era más largo, debido a que era preciso seguir el curso del río; en total sumando la parte de camino de tierra eran 33 leguas, casi el doble que el de Portobelo, pero en época lluviosa con el río crecido, se hacía en dos ó tres jornadas, mientras en verano se tardaba de seis a doce días. El Camino de Panamá a Portobelo se hacía en tres jornadas o cuatro por regla general.

Todos los años se sacaba a pregón la reparación de los caminos, adjudicándose las obras por remate al mejor postor. Así por ejemplo, el año de 1658 consta en los documentos de la época (*) que se dió la reparación del tramo del camino

(*) El Rey, 31.III.1658 (AGI, Panamá, 96).

desde Panamá a la Venta de Pequení al moreno libre Joseph Cano por 24.000 pesos y la otra parte, desde la Venta de Pequení a Portobelo, a Leonardo de Andrade en 22.000 pesos. El camino de Panamá a Cruces se remató a Juan de Chiquillejo en 17.000 pesos.

Tal era de todas formas la dificultad del camino que fué necesario establecer ciertos lugares de descanso a los que se denominó Ventas y en los que a la manera de los viejos caminos de la Península ibérica, algunas personas se establecían para proporcionar en rústicos albergues, alojamiento y comidas a los viajeros que faltos de fuerzas llegaban a sus mesones o ventas.

Desde Panamá a Portobelo había las siguientes Ventas en el camino: María Enricue, sobre el Río Las Lajas, Venta de Camillilla, sobre el Río de Puete, Ventas de Chagres, en el cruce del Río de Chagre, Venta de San Juan, cerca del Río San Juan, afluente del Chagre; un poco más allá había un pueblo de indios por el que pasaba el camino por la Loma del Toro, y más adelante estaba la Venta de Pequení en el punto en que se unían el río Pequení y el Río San Juan.

El camino atravesaba el río San Juan por dos sitios y luego seguía cruzando el Río Capira cerca del punto donde éste se une con el San Juan o Boquerón. Pasando por la Sierra de Capireja llegaba a la Venta de Boquerón, situada en la con-

fluencia del Río Boquerón con el de San Juan. Luego seguía paralelo al río Cascajal llegando hasta Portobelo pasando cerca del lugar llamado el Bujío.

Apéndice I al Capítulo IV

"Exploraciones de Robert G. Rennie"

En el año 1948, Robert G. Rennie, recorrió el viejo camino de Chagre o Camino de Panamá a Cruces, tratando de localizar su situación exacta y los restos que de él quedasen.

Al parecer cerca de donde existe actualmente la Iglesia de San Miguel era el punto donde se unían los caminos de Portobelo y Cruces.

El Camino de Portobelo seguía por la línea actual de la Vía España, continuando por la Carretera Boyd-Roosevelt.

El Camino de Cruces, seguía hasta Curundu Heights atravesando el Río Curundú por el Puente del Rey. Seguía más o menos a la izquierda del Army Road C.12. Todavía se pueden apreciar los restos del Camino Viejo en este área. Cruzaba por donde está el Army Road C.15. Poco después pasaba sobre el Río Dos Bocas, a la derecha del Hospital de Clayton. Aún quedan baldosas por esta zona, con buena pavimentación. Se desviaba en ligero ángulo hacia la izquierda para atravesar el Río Cárdenas. Seguía por campoz abierto. Aún queda buena pavimentación en este tramo.

Poco más allá del Río Cárdenas, y pasando un terreno pantanoso se llega al lugar donde hoy existe un árbol con un letrero que dice "Camino de Cruces". Cerca de este punto se han lo-

grado encontrar botellas muy antiguas, de la época hispana. Sigue el trazo por donde estaba el viejo camino a Gorgona que se desviaba a la izquierda y después viene un tramo aún muy bien pavimentado hasta llegar al antiguo emplazamiento de la población de Guayabal. De allí rozando con la Radio Station atravesaba el camino de Chiva-Chiva. Poco más allá atraviesa perpendicularmente el río Camarón.

Más adelante se siguen encontrando trazas del viejo camino de Las Cruces sobre el camino de Pedro Miguel que atraviesa el trazo. Allí hay un punto que señala la dirección de Cruces, Chiva-Chiva y Pedro Miguel.

Unos pasos más adelante cruza sobre el río Caimitillo. Más adelante todavía hay un tramo del viejo camino muy bien conservado y pavimentado.

Después atraviesa sobre el viejo camino a la Montaña Rienzo. En ese punto estuvo la antigua ciudad de Linarette. Continúan huellas aparentes del camino. En Linarette, se han encontrado abundantes restos de cerámica española antigua, botellas, vasos, balas de pistola y mosquete.

Adelante hay espesos bosques y luego pantanos sobre los que atravesaba el camino, que sigue más o menos la misma línea del Army Road C.16.

En el punto en que el Army Road C-16 se une con el C-25, se han hallado restos de un rancho de soldados, encontrándose

en este lugar botones dorados, cerámica y huellas indudables de una habitación por tiempo prolongado.

Pasa el camino sobre el Río Agua Buena. Hay entonces un trozo de campo abierto donde es difícil hallar las trazas del camino. Sigue luego un bosquecillo. Hace luego un arco el camino hasta cruzarse con el camino de Maden. En este arco, todavía se encuentran cruces construídas en piedra, después de lo cual vienen espesos bosques. Poco antes de cruzarse con el camino de Madden, estaba el antiguo poblado de Sábana Grande.

Después del Camino de Madden, atraviesa el trazo del camino a Cruces perpendicular a la dirección de la línea de tendido eléctrico.

Poco después pasa sobre el Río Pedro Miguel (una de sus ramas), encontrándose después de éste un pequeño cerro donde todavía pueden verse restos de antiguas fortificaciones.

Buena pavimentación bien conservada hasta Rancho Cormada, y luego hasta el lecho de un viejo río. Atraviesa después el Río Cabuya, viéndose sobre un alto restos del antiguo poblado de Tabernilla, poco más allá del río Cabuya.

Más adelante después de atravesar sobre el Army Road C-29, pasa sobre el Río Casaya (una de sus ramas) y se desvía hacia la izquierda pasando a la derecha de Dos Hermanas donde hay otro trozo de camino muy bien conservado todavía. Atraviesa otra rama del Río Casaya. Buena pavimentación después.

Seguidamente hay trozos buenos bien conservados y otros en los que es difícil hallar la pavimentación. El camino se eleva hacia Calle Larga, y poco más allá hay una convergencia de caminos y hay huellas de la antigua línea telefónica en este punto. Después de descender y ascender de nuevo el camino, encontrándose pocas huellas de la pavimentación antigua, se llega a un pantano sobre el que atraviesa el camino con restos de buena pavimentación después, llegando al viejo asiento de Cruces y al Río Chagre.

C A P I T U L O V

"La defensa de la Boca del Chagre"

Desde que el Río de Chagre comenzó a tener importancia como paso de mercancías y el tráfico aumentó sobre todo en épocas lluviosas, se transformó en un lugar codiciado para salteadores y piratas. Ante los asaltos perpetrados en su desembocadura e inclusive hasta el mismo sitio de San Francisco de Cruces, los Gobernadores expusieron en diversas ocasiones a la Corona la necesidad de proteger su entrada con algunas defensas. Era pues viejo el proyecto de establecer un Castillo

en la desembocadura, máximo concepto defensivo de aquella época.

Así fué cómo cuando el Rey encomendó a Antonelli y Texeda la creación de un sistema defensivo para los principales puertos del Caribe, aunque la boca del Chagre no era un puerto propiamente dicho, fué sin embargo tomada en cuenta para defenderla con una fortaleza, dada la importancia estratégica de aquel punto.

En 1597 comienza la verdadera historia del Castillo de la Boca del Río Chagre que se llamaría Castillo de San Lorenzo el Real, y comienza con el proyecto de Felipe II encomendado a la pericia de Texeda y Antonelli.

Así vemos ya por aquel entonces a ambos estudiando el lugar más apropiado para levantar un fuerte que defendiera la entrada al río contra embarcaciones enemigas, y aquel mismo año se comienzan aunque lentamente, las obras del primer fuerte de San Lorenzo, pequeño, pero según los técnicos, suficiente para la finalidad a que estaba destinado.

Ya vimos en el capítulo dedicado a Portobelo que en la Flota de D. Francisco Eraso llegaron nuevas de que una Armada pirata dirigida por Drake se disponía a atacar los puertos españoles del Caribe. Por este motivo el Dr. Diego de Villanueva Zapata, nombrado Gobernador y Capitán General interinamente por ser el Oidor más antiguo, a la muerte del Presidente

Cárdenas, se hizo cargo de la defensa, encargando al Almirante de los Galeones de la Flota de Indias D. Fernando del Liermo Agüero que con un buen número de soldados marchara a la Boca del Chagre para preparar allí la defensa del río (*).

Más tarde siendo ya Presidente Sotomayor, y cuando ya se trabajaba intensamente en las fortificaciones de Portobelo, consideró que las defensas de la Boca del Chagre estarían terminadas a fines de 1598 (**), y que se comenzarían a principios de octubre de 1597.

El personal que se consideró necesario al comienzo para el Fuerte de San Lorenzo fué: Un alcaide, Un sargento, Un cabo de escuadra, 25 ó 30 soldados, Un capellán, Un cirujano, Un tenedor de bastimentos, 4 Artilleros, Tambor y Pífano.

Sotomayor había encargado de la dirección de los trabajos de fortificación de Chagre (1597) al Alférez Gaspar López de Soto, hombre con una gran hoja de servicios al Rey, y por sus méritos más tarde lo propondría para Alcaide de la Fortaleza de San Lorenzo (***)).

Ya en el año 1597 encontramos, apenas comenzada la construcción del Castillo, siete piezas de artillería que se habían colocado para la defensa.(****).

(*) Carta de Villanueva y del Oidor Arias Ugarte al Rey, 12.IV.1597 (AGI, Panamá, 14 (2)).

(**) Carta de Sotomayor al Rey, 16.IX.1597 (AGI, Panamá, 14 (2)).

(***) Sotomayor al Rey, 16.IX.1597 (AGI, Panamá, 14 (2)).

(****) Sotomayor al Rey, 18.IX.1597 (AGI, Panamá, 14 (2)).

Una vez comenzadas las obras, los trabajos continuaron con bastante rapidez, y Antonelli pensó que para fines de 1598 estarían terminados al mismo tiempo el Fuerte de San Felipe de Portobelo y el de San Lorenzo de la Boca del Chagre. Fué entonces que pidió por primera vez licencia para irse a España, dejando en su lugar a su sobrino Cristóbal de Roda quien se encontraba dirigiendo las fortificaciones de La Habana.

Desde Portobelo Sotomayor comunicó al Rey que habían llegado noticias de que los ingleses habían atacado Puerto Rico. Enseguida que supo esta noticia comenzó a acelerar las obras de fortificación de San Felipe y de San Lorenzo. Como encontró ciertos inconvenientes en la construcción y traza del Fuerte de San Lorenzo, y para comprobar los errores de construcción envió a D. Jerónimo de Zuazo Y Casasola quien llevaba a su cargo la plata que pasaba por el río, con destino a España, que explicase al Monarca estos inconvenientes. Se trataba de ciertos errores que había cometido Antonelli, entre ellos la elección del emplazamiento que no parecía conveniente al Gobernador.

Dándose cuenta de que la defensa que Antonelli había trazado era demasiado endeble y no bastaría a defender la entrada del río contra una armada dispuesta a penetrar por ella, Sotomayor decidió fortificar en segundo escalón otro punto del río situado a tres leguas de la boca, de tal suerte que si el enemigo penetrara y pasara la primera defensa, se diera de ma-

nos a boca con la segunda, experiencia que había tenido cuando el asalto de Drake a Nombre de Dios y que le diera tan excelentes resultados. Así, en poco tiempo por la premura que había y la falta de materiales, hizo levantar un fuerte de estacada en el Cerro del Gatún, y también en el cerro de la Boca del Chagre. Sin embargo, sabía que esto sólo era provisional pues en aquel clima los fuertes de estacada y terraplén, de fajina como se decía sólo duraban unos dos años. Más adelante, cuando las circunstancias lo permitieran se harían de cantería.

Con D. Jerónimo de Zuazo y Casasola, Alguacil Mayor de Panamá, que partió hacia la Península desde Portobelo con la Flota de D. Luis Fajardo el 1^o de octubre de 1598, envió el Gobernador Sotomayor un plano de la fortificación que se iba a hacer en la boca del río, con una detallada explicación de la misma(*).

La idea era que si se llegara a construir el Castillo que tenía proyectado en el lugar donde estaban las Casas Reales de Panamá, podría prescindirse del Fuerte de San Lorenzo, salvo que quisiera dejarse para defender el puerto fluvial de Cruces donde la carga y descarga de ropa que traían la Flotas era cada vez más importante.

Por otra parte los soldados que iban de guarnición a la Boca del Rio Chagre, no estaban muy contentos pues se enferma-

(*) Soromayor al Rey, 18.VI.1599 (AGI, Panamá, 14 (2)).

ban mucho y ya había muerto un gran número de ellos. El lugar era muy peligroso por los muchos mosquitos que había que mortificaban a los soldados, y por las muchas fiebres. Recomendaba el Gobernador que debían de mudarse con frecuencia las guarniciones.

Sotomayor se lamentaba (*) de no poder asistir personalmente a las obras de Fuerte San Lorenzo, como lo hacía antes, por causa de sus enfermedades que le tenían muy cascado.

Realmente el mes de marzo de 1600, aunque se había dado comienzo a las obras, todavía no estaban de acuerdo Antonelli y el Gobernador en cuanto al emplazamiento más conveniente para el Fuerte, (**). Se esperaba que con los planos enviados con D. Jerónimo de Zuazo, el Rey decidiría cuál era el mejor.

Lo que más les preocupaba por entonces era el estado de salud de las guarniciones, al que Sotomayor hace mención en todas sus cartas. En una de ellas dice: "A de costarx mucho, y casi la tercia parte están siempre enfermos y por esto importaría si se pudiese escusar lo del Río de Chagre".

Sin embargo, al fin después de muchas peripecias quedó construído el primer fuerte de San Lorenzo a la orilla del río al pie del cerro donde hoy se alzan las ruinas de más recientes construcciones.

Encontramos una Real Cédula de 1^o de junio de 1609

(*) Sotomayor al Rey, 12.X.1598 (AGI, Panamá, 14 (2)).

(**) Sotomayor al Rey, 18.VI.1599 (AGI, Panamá, 14 (2)).

por la que se concede el derecho de nombrar un tambor de mando en el Fuerte de la Boca del Chagre (*), lo que demuestra que ya por esta época el Fuerte estaba funcionando con su guarnición completa.

D. Francisco de Narváez Alfaro escribe una carta al Rey el año 1619, (**) que nos demuestra que el Fuerte primitivo de San Lorenzo tuvo poca vitalidad, ya que quince años después de su terminación se encontraba en ruinas, atribuyendo el desastre a lo mal que fué fundado y construído.

A mediados de junio de 1619, el Lic^o Alonso Espino de Cáceres salió de Panamá hacia Cruces recorriendo el Río de Chagre, y llegó al Fuerte de San Lorenzo para visitarlo y proseguir su viaje a Portobelo y luego a Cartagena donde tenía que ir a tomar la residencia al Gobernador, tenientes y oficiales y otras personas.

Pero por la falta de agua y por no poder bajar los barcos de plata que habían encallado en la boca del río Chagre, tuvo que permanecer más días de los previstos en el Fuerte de San Lorenzo. Era Castellano por entonces del Fuerte D. Pedro de Peñaranda Sarabia, quien le invitó a visitar el Castillo, y acompañados por los Capitanes Pedro Pablo Minucho, Xiner de

(*) R.C. a Valverde de Mercado, 1.VI.1609 (AGI, Panamá, 229).

(**) Decía D. Francisco de Narváez: "como no se había acudido al reparo del Castillo de Chagre, como lo a escrito varias veces se a benido a caer...porque desde su principio fué mal fundado y además dentro del agua". (Francisco de Narváez al Rey, 23.VI.1619 (AGI, Panamá, 17).

Bustamante, Joan García Serrano y Antonio Enríquez del Castillo, fueron a visitarlo. Además Espino de Cáceres llevaba orden del Gobernador (*) y Capitán General D. Diego Fernández de Velasco de informarse del estado de los Castillos.

El Capitán Pedro Pablo Minucho que fué uno de los que le acompañaron en la inspección, era un viejo soldado, con el grado de Capitán hacía varios años, de 56 de edad, que mandaba una de las compañías de guarnición en Panamá. Había visto construir el Fuerte de la Boca del Chagre desde sus mismos cimientos ya que había estado allí en varias ocasiones, y su opinión era que desde el principio se cometieron graves errores, siendo el primero la elección del emplazamiento. Al no construirse en parte firme, no podía durar mucho la obra. Había que poner la Boca del río en defensa y se hizo todo demasiado rápidamente para hacerlo bien. El emplazamiento elegido por Antonelli a la orilla del agua no era el más adecuado, al menos utilizando los materiales que se usaron, demasiado débiles para resistir los embates del río, y del mar que entraba hasta allí. Si al menos hubiese habido un aparejador en los momentos en que se construía, pero no lo hubo, y así la obra se hizo tan débil que "desde el principio se conoció la poca duración que había de tener". Las primeras tormentas que hubiese (el temido Norte, que es el viento que más fuerte azota estas costas) seguramente se llevarían por la fuerza del oleaje toda la

(*) Carta e Informe de Espino de Cáceres, 1.VII.1619 (AGI, Panamá, 17).

fortaleza, ya que estaban los cimientos tan contraminados que un hombre podría entrar desde el mar por debajo de ellos hasta el interior del castillo. Era tan urgente reparar esta parte de la plataforma que de no hacerlo se vendría abajo y caería al mar.

En cuanto a la torre que estaba construída sobre la plataforma, también peligraba, pues el alojamiento para soldados que en ella se construyó, estaba sobre vigas empotradas en las paredes, vigas que a causa del calor, la humedad y el comején, estaban podridas. Para aguantarlas tuvieron que colocar puntales.

Así los alojamientos de soldados y el del Castellano estaban cubiertos de una bóveda que por ser de mala calidad y arquitectura defectuosa, se agrietaba con cada aguacero más y más de tal suerte que las armas ni los hombres estaban debidamente protegidos. Las municiones y las armas, debido a la constante humedad, se oxidaban, y eran más un peligro para quien las usaba que una defensa.

El Capitán Minucho consideraba que mejor que reparar el fuerte, era preferible hacerlo de nuevo y "poner los cimientos sólidamente en la misma peña firme que está en el morro". Este morro se podía "peinar", es decir, recortar, de manera que al mismo tiempo que construir una plataforma se conseguiría piedra suficiente para levantar la torre y alojamientos de los solda-

dos de su guarnición y así se evitaría que el dicho morro sirviera de padrastro al castillo como lo estaba haciendo con grave peligro pues si al enemigo se le ocurriese atacar desde arriba a donde podría llegar por tierra, la guarnición del fuerte estaría completamente en sus manos, indefensa.

Cuando se comenzaron las obras del Fuerte de San Lorenzo, ya se vió esto, pero el Ingeniero Antonelli no quiso escuchar a nadie, diciendo que él sabía más que los demás de estas cosas y que él era el Ingeniero y nadie le iba a enseñar lo que tenía que hacer.

Otro de los Capitanes que acompañaban al Oidor D. Alonso Espino de Cáceres era Xiner de Bustamante, capitán experto, de 48 años de edad, quien también comprobó la existencia de un peligroso socavón que estaba contraminando la plataforma del Fuerte y Torre de San Lorenzo, y que ponía en peligro la vida de la guarnición, pues en cualquier momento se iba a hundir. Comprobó también que el maderamen de la Torre que sostenía las bóvedas estaba todo podrido.

Vió también que el Almacén de la pólvora que debía haber sido construido de bóveda y piedra, se había hecho de madera y tablazón, lo ~~xxxx~~ que ponía en peligro de volar a los soldados si reventara la pólvora y municiones.

En cuanto a la bóveda en la que se alojaba el castellano, la humedad y las goteras eran tan grandes, que no se podía habitar.

Por otra parte era un gran peligro que el Castillo estuviera arrimado a un padraastro de piedra quebradiza que sobrepasaba cuatro varas a la cúspide de la Torre. Las últimas lluvias habían hecho desprenderse una parte del cerro, que por fortuna fué un poco más atrás, pues de haberse desprendido la parte que estaba más cercana al Castillo lo hubiera aplastado "pues el dicho castillo es muy pequeño y su fundamento muy malo y de mala mezcla que es como tierra por cuya causa tiene y tendrá con brevedad muy gran ruina" diría el Capitán Bustamante,

El Capitán Juan García Serrano por su parte comprendía que era un gran error el haber construído un castillo con un tan gran padraastro a las espaldas. La plataforma y los muros estaban rajados, y cada vez que se disparaba la artillería se hacían mayores las grietas debido a la vibración. La mezcla usada fué muy mala, arena con barro y casi nada de cal, por lo que la humedad, el agua, la deshacían.

El propio Castellano Capitán D. Pedro de Peñaranda Sarabia había informado repetidas veces al Presidente D. Diego Fernández de Velasco de los muchos daños que tenía el Castillo y las muchas reparaciones que necesitaba.

Cuando en el año 1617 pasó por el Chagre el Marqués de Monteverde, Virrey del Perú que iba en dirección a España,

estuvo inspeccionando el Fuerte y rindió su informe. Además el Presidente y Oidores y Oficiales Reales elevaron otro informe al Rey el 28 de marzo de 1617, comunicándole los reparos que era preciso hacer en esta fortaleza, e inclusive había ido a España comisionado por el Presidente de Panamá, el Capitán Juan de Nava, Factor de la Real Hacienda.

Según los planos que se hicieron para mostrar las reparaciones que había que hacer, el Fuerte de San Lorenzo tenía ya aquel año de 1619 toda la plaza de armas contraminada, de forma que por debajo de los cimientos por muchas partes podía entrar una persona de pie. La muralla estaba agrietada por causa del continuo batir del mar y del río en sus flujos y reflujos. Al agrietarse también la base de la plataforma hubo necesidad de retirar la artillería de aquella parte.

En cuanto a los cuarteles y almacén donde se recogían los bastimentos, armas y municiones "se llovían" y las bodegas estaban podridas por falta de bóveda.

La solución para todos aquellos problemas eran: o reparar el castillo o hacerlo nuevo. Si se reparaba habría que tapar las grietas y construir las bóvedas de piedra sólida, cerrar el socavón y peinar el cerro, alisando su cresta y construyendo sobre él otra plataforma y una torre con retirada hasta la plataforma inferior, con cuyas medidas la infantería estaría más protegida. Peñaranda era de opinión que se aumentase

la guarnición hasta 25 infantes y conseguir dos o tres piezas de artillería además de las que había, con sus artilleros. Había ya en Fuerte San Lorenzo 2 artilleros y cinco piezas de artillería, pues al parecer se habían dañado dos que se hicieron inservibles.

El 4 de agosto de 1632, la Junta de Guerra reunida en Madrid estudió los pareceres de los técnicos que habían visitado el Fuerte e informado sobre sus condiciones (*) observando que había diversidad de opiniones sobre todo en relación con el emplazamiento. Los Ingenieros Turrillo y Turriano que formaban parte de esta Junta consideraron que el Ingeniero Cristóbal de Roda que como vimos sucedió a Antonelli y que tenía su residencia en Cartagena aunque iba con frecuencia a Panamá, debía estudiar bien el caso, pero como esto tomaría su tiempo y era urgente poner en defensa la boca del Chagre, sugerían al Presidente de la Audiencia de Panamá que mientras tanto hiciese al menor costo posible "un reducto capaz para cuatro piezas de artillería".

Además pidió la Junta al Presidente de Panamá un plano de la zona por donde penetró el corsario Drake y sobre todo del sitio donde D. Alonso de Sotomayor defendió el paso consiguiendo rechazarle. El Ingeniero Roda debería reconocer tam-

(*) Informe de la Junta de Guerra, 4.II.1632 (AGI, Panamá, 89 (3)). También en Informe de la Junta de Guerra, Madrid, 20.XI.1648 (AGI, Panamá, 89 (3)).

bién este lugar y ver la manera de fortificarle, por si acaso el enemigo, conociendo ya aquella parte quisiera volver a intentarlo. Mientras se hacía la fortificación, debería ir construyéndose un trincherón para la protección de los soldados en aquel puesto.

En el año 1632, el Rey Felipe IV, por indicación de sus técnicos, recomendó al Presidente de Panamá D. Alvaro de Quiñones Osorio (*) reparar la Torre y la Plataforma que había a la entrada del Río "sobre la barra", considerando que lo más necesario era hacer una casa fuerte con su plataforma de artillería junto a la Casa de Cruces en la parte donde estaba el desembarcadero, donde se debería poner/además una cadena levadiza de trozos de madera y hierro, "como la de la boca del río" de suerte que ambas estuviesen protegidas por el Fuerte respectivo. Según este informe se da a entender que por aquella época había una cadena que cortaba el paso en la boca del río. Además recomendaba el Rey que hubiese siempre en Cruces una embarcación para los avisos que hubiera que dar a los del Fuerte y otra equipada en Fuerte de San Lorenzo para la misma función de avisar al puesto de Cruces.

El Ingeniero D. Jerónimo de Soto, hombre cuyo parecer era respetado por el Consejo de Indias y por el Rey fué de opinión (**) que el Fuerte San Lorenzo no debía demolerse sino re-

(*) R.C. a D. Alonso de Quiñones Osorio, 23.X.1632 (AGI, Panamá, 89 (2)).

(**) Informe del Ingeniero D. Jerónimo de Soto, 16.V.1632 (AGI, Panamá, 89 (2)).

forzarle, dándole mayor solidez contra la acción corrosiva del agua. Soto no creía que debía cambiarse el emplazamiento. Además interpretó la orden del Rey de hacer una Casa Fuerte en Cruces, no como eliminación del Fuerte de San Lorenzo, sino que debía haber dos fortificaciones en el río de Chagre, para su mejor defensa y la de la ciudad de Panamá.

Poco más tarde siendo ya Gobernador de Tierra Firme D. Enrique Enríquez, en 1637, se cambió de idea. Enríquez creía que construir un Fuerte en la Casa de Cruces era de todo punto innecesario, y el dinero que se gastase en tal obra sería inútil. Sus razones eran que si el enemigo lograba llegar hasta allí, si lo lograba, y encontrase un Fuerte, no se le ocurriría atacarlo, sino dejarlo tranquilamente entrando en tierra por cualquier otra parte, y había muchas, sin molestar ni ser molestado llegando a Panamá sin que nadie se lo impidiese, dejando el Fuerte a trasmano. Por lo tanto se podría excusar este gasto que consideraba inútil.

En cambio si el Fuerte de San Lorenzo se pusiera en buena defensa, esto impediría que el enemigo llegase a Cruces (*). Si a pesar de todo el enemigo lograba entrar por el Chagre, también se podría excusar el construir el Fuerte de Cruces, porque la mejor defensa sería la exuberante vegetación y los grandes árboles de las orillas, bastando esconderse tras ellos

(*) Enrique Enríquez al Rey, 15.VII.1637 (AGI, Panamá, 89).