



Un análisis desde la cartografía antigua del paisaje cultural marítimo del castillo de San Lorenzo y el poblado de Chagres (Panamá)

An analysis of the maritime cultural landscape of castle of San Lorenzo and the village of Chagres (Panama), based on ancient cartography

DANIELA ATEHORTÚA BOTERO

danielaarqueosub@gmail.com

Antropóloga con énfasis en arqueología. Estudiante del Máster en Arqueología Náutica y Subacuática de la Universidad de Cádiz (España).

<https://orcid.org/0009-0005-5798-7074>

Resumen

El castillo de San Lorenzo es una antigua fortaleza militar construida entre 1597 y 1610, ubicada en la desembocadura del río Chagres, aproximadamente a doce kilómetros al oeste de la ciudad de Colón. El castillo se edificó para proteger el acceso ribereño hacia el interior del istmo de Panamá de los ataques de enemigos de la Corona española. El río Chagres, ubicado al sur del castillo de San Lorenzo, ejerció un papel crucial en las dinámicas transístmicas, ya que su exploración y navegabilidad posibilitó la sostenibilidad de las redes de comercio, comunicación y transporte.

Desde los postulados de Christer Westerdahl (1992), este artículo propone identificar, con base en la creación de un inventario cartográfico, los elementos antrópicos y naturales que conformaron el paisaje cultural marítimo del sitio, categorizarlo y señalar las zonas de transporte y puntos de tránsito representados en los mapas, brindando un acercamiento a la utilización humana del espacio.

Palabras clave: castillo de San Lorenzo, paisaje cultural marítimo, río Chagres, cartografía antigua, Panamá.



Abstract

The Castle of San Lorenzo is an ancient military fortress built between 1597 and 1610, located at the mouth of the Chagres River, approximately twelve kilometers west of the city of Colón. The castle was built to protect the river access to the interior of the Isthmus of Panama from attacks by enemies of the Spanish Crown. The Chagres River, located south of the Castle of San Lorenzo, played a crucial role in transisthmian dynamics, as its exploration and navigability made possible the sustainability of trade, communication, and transport networks.

Based on the postulates of Christer Westerdahl (1992), this article proposes to identify, through the creation of a cartographic inventory, the anthropic and natural elements that shaped the maritime cultural landscape of the site, to categorize it, and to indicate the transport zones and transit points represented on the maps, thus providing an approach to the human use of the space.

Keywords: castle of San Lorenzo, maritime cultural landscape, Chagres River, ancient cartography, Panama.

Introducción

Este artículo busca proporcionar información adicional sobre el castillo de San Lorenzo y la desembocadura del río Chagres, entendiéndolos como parte de un paisaje cultural marítimo. Además, pretende señalar las modificaciones naturales y antrópicas que se han dado en el área de estudio al identificarlas en las representaciones cartográficas, lo que permite hacerse una idea del uso del espacio a través del tiempo.¹

El río Chagres está localizado entre las provincias de Panamá y Colón, aunque su nacimiento está ubicado a 609 m s. n. m. en la cordillera de San Blas. En 1527 comenzó a ser explorado y se confirmó la viabilidad de su navegación, lo que lo convirtió en una pieza clave para la comunicación y comercio entre el Sur de América y Europa (Castillero, 2016a). Con potenciales rutas comerciales que atravesaban el istmo, por las cuales se movilizarían las riquezas resultantes de la explotación de oro y otros minerales, la Corona española advirtió la necesidad de proteger la desembocadura del río Chagres que conducía directamente a la ciudad de Panamá. De allí la urgencia por construir una fortaleza militar que permitiese vigilar y controlar el acceso.

La historia constructiva del castillo de San Lorenzo se divide en cuatro etapas. La primera estuvo a cargo del ingeniero militar Bautista Antonelli y se llevó a cabo entre 1595 y 1610. El presidente de la Real Audiencia de Panamá, Pedro Carrillo de Guzmán, fue el responsable de la segunda etapa, ejecutada en la década de 1650. La tercera etapa se construyó entre 1672 y 1689. El nuevo presidente de la Real Audiencia de Panamá, Antonio Fernández de Córdoba, junto al capitán Fernando Mohedano de Saavedra y Córdoba fueron los responsables de esta fase, aunque el ingeniero que finalizó la construcción de la fortaleza fue Bernardo Ceballos y Arce (Mendizábal y Pourcelot, 2021; Mendizábal et al., 2025). Entre 1761 y 1768, se emprendió la última etapa constructiva, que estuvo a cargo del ingeniero segundo teniente coronel Manuel Hernández.

Todos estos procesos constructivos y sus modificaciones quedaron registrados en mapas que se realizaron a lo largo de los siglos XVII y XVIII (ver Pourcelot, 2020).

¹ Este artículo hace parte de la investigación realizada para optar por el título de antropóloga, “Arqueología marítima en el castillo de San Lorenzo el Real de Chagres. Una aproximación cartográfica a un paisaje cultural”; también es resultado del proyecto “Los orígenes del Castillo de San Lorenzo y el poblado de Chagres en el Caribe panameño” (FID22-013), ejecutado por el Centro de Investigaciones Históricas, Antropológicas y Culturales AIP (CIHAC-AIP) y financiado por la Secretaría Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación (SENACYT).

Justamente por esa razón esta investigación se inscribe en esa temporalidad y se pregunta por las transformaciones del paisaje cultural marítimo que se pueden evidenciar desde la cartografía antigua, entre principios del siglo XVII y finales del siglo XVIII, en la desembocadura del río Chagres y el castillo de San Lorenzo (Panamá). Para responder este cuestionamiento se analiza la cartografía que evidencia las modificaciones ocurridas durante estos dos siglos en el área de estudio. Además de documentar la cartografía existente en dicha temporalidad, se caracterizan los elementos que componen el paisaje cultural marítimo de la zona estudiada, se identifican las variaciones en el aprovechamiento del espacio a través de las diferentes interpretaciones cartográficas y, finalmente, se reconocen los puntos de conexión posibles que han sido relevantes en la utilización del entorno y su construcción como paisaje cultural marítimo (Atehortúa, 2024).

Los historiadores Juan Manuel Zapatero y Alfredo Castellero Calvo se han enfocado en estudiar y narrar la historia de la fortaleza y sus alrededores, por lo que sus obras se han convertido en referentes ineludibles para esta investigación. Desde la arqueología, si bien desde la década de 1960 se empezó a intervenir el castillo, hay pocos registros de las labores realizadas. Quizás la investigación más completa hasta el momento fue adelantada en 2023 por los arqueólogos Tomás Mendizábal y Jean-Sébastien Pourcelot. Dentro de los antecedentes también se incluyen pesquisas realizadas desde la arqueología subacuática, pero no exactamente en el área de estudio propuesta. Sin embargo, como algunos de ellos abarcan la desembocadura del río Chagres, y en vista de la escasez de trabajos con este enfoque en el Caribe, es preciso reconocer los aportes significativos hechos por J. Delgado et al. (2009; 2016) y Hanselmann et al. (2016).

El enfoque teórico de este artículo se apoya en los postulados de Christer Westerdahl acerca de los elementos que componen un paisaje cultural marítimo, cómo puede ser clasificado en categorías según su contenido, y qué elementos claves determinan la configuración de los espacios. El autor recomienda herramientas alternativas al trabajo arqueológico, como entrevistas que prioricen la tradición oral, la revisión de material de archivo y cartográfico, el uso de topónimos, la utilización de fuentes históricas e iconográficas, así como opciones que permitan integrar los aspectos culturales y las expresiones materiales y comprender la importancia de los vínculos entre los seres humanos y el mar (Westerdahl, 2011). Acorde con las clasificaciones propuestas por Westerdahl, se identificaron los puntos de tránsito y las zonas de transporte con el propósito de conocer el uso que se le dio al área de

estudio, las actividades marítimas y las relaciones sociales que posiblemente se establecieron allí.

Así pues, dentro de las estrategias planteadas para dar respuesta al interrogante planteado y cumplir con los objetivos, se elaboró una base de datos cartográfica en Microsoft Access, de acceso público, compuesta por 25 mapas del castillo de San Lorenzo y la desembocadura del río Chagres, correspondientes a los siglos XVII y XVIII. Cada uno de ellos fue interpretado según 12 criterios. Adicionalmente, para tener un acercamiento visual al sitio y contrastar la información cartográfica con la estructura actual, se compararon los mapas y el registro fotográfico obtenido en el marco del proyecto “Los orígenes del Castillo de San Lorenzo y el poblado de Chagres en el Caribe panameño”, así como algunas fotografías incluidas en la investigación de Mendizábal y Pourcelot (2021).

Cultura marítima y paisaje cultural marítimo

El mar ha sido un escenario importante en el desarrollo de las sociedades humanas, ha cumplido el papel de eje central en algunas dinámicas de subsistencia y se ha convertido en un canal de comunicación e intercambio entre distantes lugares; además, es el ecosistema que más vida animal alberga en el mundo, pues el 71 % de la Tierra es ocupada por agua de mar (Reyna et al., 2013). El concepto de cultura marítima hace referencia a la utilización humana del espacio, la relación de las personas con el mar y sus respectivas adaptaciones (Westerdahl, 2011). Todas las interacciones, vínculos, simbologías, saberes y conocimientos que han surgido con base en el mar, y que son comunes en muchos grupos humanos que tienen relación directa con el entorno acuático, dan vida al concepto de cultura marítima. Han sido diversos los usos a través de los cuales el ser humano ha interactuado con el mar, desde su utilización como fuente de aprovisionamiento alimenticio, la obtención de materias primas para la fabricación de herramientas, la construcción de estructuras como puntos claves para el comercio y el intercambio, así como el surgimiento y perfeccionamiento de técnicas para la construcción de embarcaciones en respuesta a una necesidad de transporte y comunicación.

Un estilo de vida enmarcado en la cultura marítima no excluye a estas comunidades de tener otras fuentes de aprovisionamiento. Según Westerdahl (2011), dichas prácticas son compatibles con otras labores de sustento, como la agricultura. Estas son complementarias, por lo que no se debe tener una visión sesgada que limite a unas actividades específicas a aquellas comunidades que interactúan con el océano. Por ejemplo, en la región nororiental de Zuiderzee (Países Bajos), las is-

las dependían de recursos tanto marinos como agrícolas, atestiguados en restos de parcelas de tierras medievales que tenían señales de cultivo y presencia de puertos, restos de barcos pesqueros y cargueros, los que resultan indicativos de actividad marítima en el área (Popa et al., 2019).

Westerdahl propuso el concepto de paisaje cultural marítimo entre 1975 y 1980, en Suecia, para responder a la necesidad de unificar el estudio arqueológico de los restos materiales, independientemente de si habían sido hallados en agua o en tierra, y observarlos como elementos que conforman un solo paisaje. El término tuvo cambios y redefiniciones a lo largo del tiempo. Inicialmente, cuando fue presentado en sueco como *Det maritima kulturlandskapet*, Westerdahl hace referencia a “la red de rutas marítimas y puertos, indicadas tanto sobre como bajo el agua” (p. 5). En 1992, el autor redefinió el concepto para incluir aspectos culturales y señalar la importancia de las relaciones humanas con el entorno acuático, lo definió como “la utilización humana (economía) del espacio marítimo por barco: asentamiento, pesca, caza, transporte marítimo y sus subculturas asociadas como el practicaje, el mantenimiento de faros y marcas marítimas” (Westerdahl, 1992, p. 5).²

En un recuento de sus postulados realizado en 2011 para *The Oxford Handbook of Maritime Archaeology*, Westerdahl hace hincapié en la necesidad de incluir otras metodologías en el estudio del paisaje cultural marítimo, adicional a los que ya solían utilizarse en la arqueología. La inclusión de entrevistas que atestigüen la tradición oral, estudios arqueológicos, análisis de material de archivo, el estudio de topónimos, la obtención de fuentes históricas, la interpretación de material cartográfico y fuentes iconográficas como recursos necesarios para abarcar, de manera holística, los aspectos de la cultura y su expresión material (Westerdahl, 2011). Dentro de la propuesta de paisaje cultural marítimo, el autor propone unos conceptos adicionales para comprender la organización del espacio y su uso,³ al tiempo que establece unas categorías para clasificar el paisaje según los elementos que se encontrasen presentes en él. Estos conceptos y categorías facilitan un análisis más profundo y detallado de un área de estudio determinada en la cual se mezclan las perspectivas puramente académicas con las experiencias humanas, lo que garantiza la eficacia y aplicabilidad de los recursos materiales e inmateriales como fuentes de estudio del paisaje cultural marítimo.

2 Esta misma definición la presenta Westerdahl en 2011 en el capítulo 32 de *The Oxford Handbook of Maritime Archaeology*, titulado *The Maritime Cultural Landscape*, haciendo referencia, en esta ocasión, al concepto de cultura marítima.

3 Centros de cultura marítima, zonas de transporte y puntos de tránsito (Westerdahl, 2011).

Cartografía antigua: el mapa

Al utilizar las herramientas disponibles en cada época, el ser humano siempre buscó la forma de representar gráficamente su manera de entender el mundo, su recorrido por los territorios y sus intereses particulares (Miraglia et al., 2010). La cartografía, como ciencia, se encarga de estudiar los sistemas y métodos con los cuales representar una parte o la totalidad de la superficie terrestre. Uno de los más idóneos para llevar a cabo dicha representación en diversas escalas es el mapa, ya que tiene un amplio espectro de aplicación (Santamaría, 2011).

El mapa cumple la función de comunicar; cada símbolo, signo o convención plasmada en él tiene como fin último transmitir información, no solo de localización geográfica, sino también de acciones y procesos socioculturales que ocurrieron en determinado espacio y momento. Dicha característica lo convierte en una herramienta muy útil si se desea rastrear modificaciones o alteraciones de un área de estudio en un lapso de tiempo determinado. Es preciso señalar que el mapa es una interpretación de quien lo construye; por tal motivo, puede estar cargado de subjetividad e intereses particulares. Los mapas se utilizaron para representar sistemas de creencias, convenciones sociales, religiosas e ideologías, por lo cual se debe ser precavido al hacer uso de estos y no caer en el error de tomarlos por una verdad absoluta (Atehortúa, 2024).

La cartografía antigua es muy útil para la arqueología marítima, debido a la información que brinda acerca del paisaje, las características batimétricas y morfológicas, los accidentes geográficos, las modificaciones antrópicas y naturales y una variedad de topónimos que hablan de la organización del espacio (Gómez, 2019). Por ende, a través de la cartografía es posible interpretar las dinámicas humanas que se llevaron a cabo en determinado sitio, los cambios en la dimensión del espacio, las variaciones en el uso del entorno y las demás características que pueden dar una idea de la forma en que se concebía el espacio en ese momento, tanto por la persona que elaboró el mapa como por la posición que ocupan quienes fueron incluidos o excluidos de él (Atehortúa, 2024).

El castillo de San Lorenzo el Real de Chagres

Primera etapa

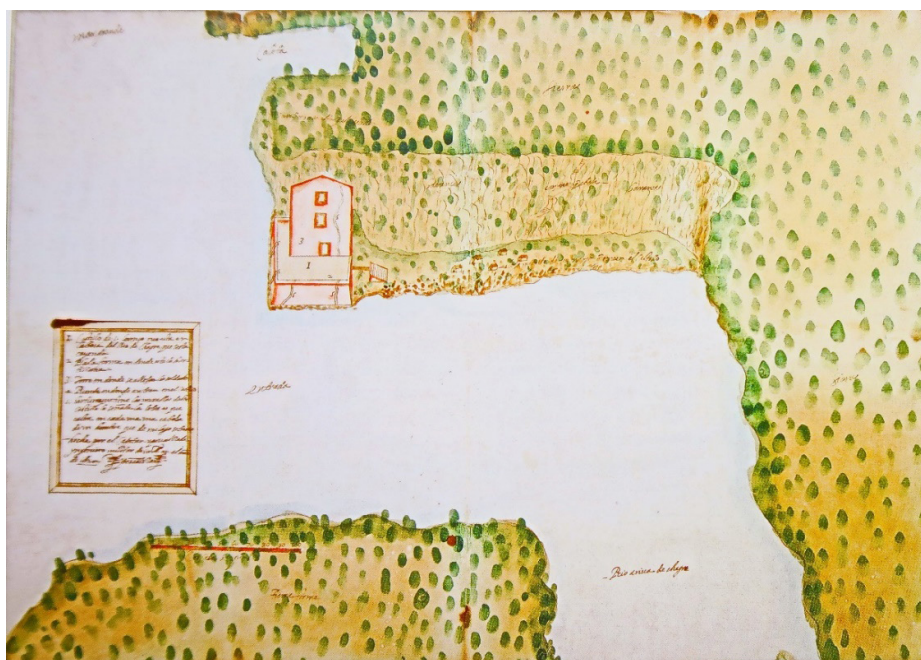
Esta fase constructiva del castillo estuvo a cargo del ingeniero militar Bautista Antonelli y se llevó a cabo entre 1597 y 1610 (Angulo Íñiguez, 1942). La edificación

comprendía una plataforma pequeña para 8 cañones a barbata y una torre para el alojamiento de los soldados. En 1599 la estructura fue llamada castillo San Lorenzo el Real, siguiendo las preferencias del monarca Felipe II (Zapatero, 1992).

Mendizábal y Pourcelot (2021) hicieron una descripción detallada de la primera estructura construida:

Consistía el castillo de una plataforma que se preparó sobre la terraza en la punta occidental del acantilado que está en la margen Norte de la desembocadura del Chagres, a unos 5 m sobre el nivel del mar, con un parapeto sobre el que se colocarían entre 6 y 8 cañones a barbata. Al fondo de la plataforma, excavada en y construida contra el barranco estaría una torre de vigilancia y para acomodar a la guarnición de soldados y el castellano, torre cuyo techo quedaba a unos 20 pies por debajo de la cima del acantilado. (p. 12)

Figura 1. Plano y perspectiva de la desembocadura del río Chagres en 1620 por Cristóbal de Roda



Nota. Señala la plataforma y torre, ya arruinadas, que construyera Bautista Antonelli (AGI MP, Panamá, 36).

Fuente: tomado de Castillero (2016a, p. 304).

Según Zapatero (1985a; 1985b; 1992), esta fase constructiva era provisional, no hubo maestros de obras, albañiles ni canteros, y no cubría completamente el trayecto por el cual se llegaría a Panamá. En 1617, se alertó a la Corona sobre el deterio-

ro del castillo, que había sido construido con materiales perecederos. En 1620, Cristóbal de Roda y el gobernador de la Real Audiencia de Panamá, Juan de Santa Cruz, se dirigieron a la fortaleza para verificar el estado en el que se encontraba, pero a pesar de los comunicados emitidos por la Real Audiencia de Panamá sobre el estado ruinoso de la fortaleza y las propuestas de ingenieros para la reedificación, estas no fueron atendidas y, en 1631, la construcción se desmoronó (Zapatero, 1992).

Segunda etapa

En esta fase constructiva, el nuevo presidente de la Real Audiencia, Pedro Carrillo de Guzmán, reportó la destrucción de la estructura de madera que se encontraba en la parte alta del peñón. Además, denunció que había sido saqueada y quemada por piratas ingleses y holandeses en 1656, por lo que ordenó atrincherar el puesto militar que estaba en la parte de arriba del peñón y solicitó reparaciones y el aumento en el número de soldados (Mendizábal et al., 2025). Los materiales con los que se levantó la estructura continuaban siendo perecederos, por lo cual era de esperarse su rápido deterioro. Pese a que se enviaron solicitudes y proyectos de reedificación, nunca hubo respuesta. Esta llegó después del 6 de enero de 1671, cuando el capitán Joseph Bradley, lugarteniente de Henry Morgan, destruyó la fortaleza, ingresó por el río Chagres y atacó la ciudad de Panamá. Ahora el comercio de la ruta transistmica era vulnerable, por lo que se ordenó reparar urgentemente el daño ocasionado (Castillero, 2016a).

Tercera etapa

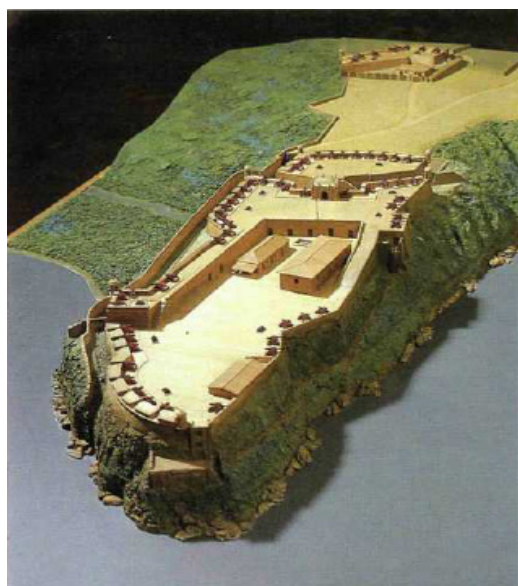
En 1672, Antonio Fernández de Córdoba tenía la misión de reconstruir el castillo, por lo que diseñó una fortaleza en compañía del capitán Fernando Mohedano de Saavedra y Córdoba, aunque posteriormente las obras las ejecutó el ingeniero Bernardo Ceballos y Arce (Castillero, 2016a; Mendizábal et al., 2025). A pesar de que se iniciaron las reparaciones, en el mapa de Juan Bautista de la Rigada (1689) se puede observar que la fortaleza aún no había sido terminada. Edward Vernon bombardeó el castillo el 2 de abril de 1740, ocasionando daños severos a la estructura.

Cuarta etapa

El segundo teniente coronel Manuel Hernández fue el encargado de la construcción de la última etapa del castillo. Según Zapatero (1985a), esta se basó en la obra de Ceballos y Arce, pero mejorando la composición técnica:

Así, la Batería y el Hornaveque reducido, Sector Oeste, quedan unidos en una sola obra o Plataforma Baja; el Cuerpo Central quedaba formado por la Plataforma Alta, con sendas cortinas y traveses por el Norte y Sur, y el Hornaveque grande al Este, cuyo Frente Principal, protegido por el Foso quedaba al resguardo de una Plaza de Armas de la que arrancaba una Trinchera, primeramente, rectilínea y después, definitivamente, con ángulo hacia el Frente del Norte. Dicha Trinchera abría la comunicación con la Batería exterior en el Cerro M. (p. 22)

Figura 2. Maqueta del castillo de Manuel Hernández, periodo constructivo 1761-1768



Fuente: tomada de Zapatero (1985a, p. 10).

Metodología

El mapa ha sido un elemento comunicador tanto en los tiempos antiguos como modernos que se ha utilizado para transmitir mensajes y reafirmar en algunos casos el poder económico, político, social y militar. La cartografía permite acercarse a la concepción de los espacios, identificar los cambios antrópicos y naturales ocurridos en el área de estudio, los cuales conforman el paisaje cultural marítimo. La cartografía antigua es la principal herramienta de análisis e interpretación utilizada en el presente artículo.

La revisión cartográfica se hizo con base en un corpus documental elaborado en el marco del proyecto “Los orígenes del Castillo de San Lorenzo y el poblado de Chagres en el Caribe panameño”. Los mapas fueron obtenidos de una búsqueda

minuciosa en diferentes repositorios digitales, como el Archivo General de Indias (AGI), Biblioteca Virtual de Defensa (BVD), Banco de la República de Colombia (BanRep), Library of Congress (LOC) y la Biblioteca Virtual del Patrimonio Bibliográfico (BVPB).

Como resultado de la revisión cartográfica, se creó un inventario en Microsoft Access Database, compuesto por 25 mapas que datan de inicios del siglo XVII y finales del siglo XVIII, y en ellos está representado el castillo de San Lorenzo y la desembocadura del río Chagres. Cada mapa está acompañado de una ficha compuesta por 12 recuadros informativos y descriptivos, y un recuadro con la imagen del mapa que se está inventariando, tal como se muestra en la figura 3.

A continuación, se menciona la información detallada que conforma cada ficha, según Atehortúa (2024):

- **ID:** Número único de identificación asignado a cada mapa.
- **Fecha de elaboración:** Fecha en la que fue realizado el mapa, bien sea un proyecto de modificación o el levantamiento del estado del castillo y la desembocadura del río Chagres. Algunos están referenciados con la década en la que se hicieron, sin precisar el año.
- **Autor:** A quien se atribuye la creación del mapa; en algunos casos no hay información del autor y se registra como anónimo.
- **Título:** Encabezado del mapa; en este recuadro se mantiene la escritura y el idioma original del mapa.
- **Signatura topográfica / origen-ubicación:** Indica el lugar de donde se obtuvo la información, y si es el caso, el código alfanumérico con el que está registrado en los diferentes repositorios digitales con el fin de facilitar su búsqueda y consulta.
- **Escala:** Según Miraglia (2010), la escala es esa relación dimensional definida entre la realidad y la representación de esta. En caso de no contar con la escala de uno de los mapas, la casilla se completa con las palabras “no disponible”.
- **Descripción autor:** Se consigna toda la información textual incluida en el mapa, ya sea que haga referencia a sitios puntuales, características topo-

gráficas, elementos estructurales e incluso coordenadas. Esta información se registra de manera literal, de la misma forma en que está escrita en el mapa.

- **Descripción otros:** Citación textual de la interpretación del mapa por otros autores o alguna mención referente a estos, con la información del autor, el año y la página en la que se encuentra la información.
- **Elementos naturales identificados:** Todos los elementos naturales que componen el paisaje, tales como arrecifes, bajos, montañas, entre otros. Aquí se incluye la descripción topográfica, hídrica, batimétrica, en caso de estar disponible en el mapa.
- **Elementos antrópicos identificados:** Todos los elementos, sean estructuras u objetos, construidos por el ser humano; también incluye aquellas modificaciones realizadas sobre el paisaje natural, como un relleno o una talla de roca.
- **Observaciones:** Apreciaciones sobre el paisaje representado, comparaciones entre los diferentes mapas, comentarios sobre aspectos puntuales o generales que sean de interés para el posterior análisis de la información. En este recuadro se registra todo lo que se considere importante y útil para la investigación (pp. 55-56).

Los mapas analizados fueron complementados con la información hallada en las fuentes históricas y arqueológicas. Se trata de un corpus documental con fuentes mixtas. Con el objetivo de sintetizar la información obtenida en cada una de las fichas del inventario y facilitar su lectura, se elaboró una tabla general y descriptiva compuesta por cinco apartados: descripción del paisaje natural, topografía y batimetría; modificaciones antrópicas; intención cartográfica; poblado-asentamiento y toponimia.⁴ Estos permiten tener una visión de los elementos, tanto antrópicos como naturales, que componen el área de estudio en cada fase constructiva del castillo, lo que permitió la realización de un análisis interpretativo bajo la luz de los postulados de Christer Westerdahl acerca del paisaje cultural marítimo.

Finalmente, con el fin de hacer una aproximación visual a las modificaciones que ha sufrido el sitio con el paso del tiempo y la solidez de la información

4 Ver tablas de análisis completas en Atehortúa Botero (2024).

contenida en los mapas, se expone una contrastación entre el registro fotográfico tomado durante la temporada de campo del proyecto “Los orígenes del Castillo de San Lorenzo y el poblado de Chagres en el Caribe panameño” en 2023 y el trabajo de Mendizábal y Pourcelot en 2021, junto con los mapas inventariados y analizados en la presente investigación.

Figura 3. Formato de inventario cartográfico

INVENTARIO CARTOGRAFICO							
ID	FECHA DE ELABORACION	TIPO DE DOCUMENTO	AUTOR	TITULO	SIGNATURA TOPOGRAFICA / ORIGEN. UBICACION	ESCALA	
1	1620	Mapa	Cristóbal de Roda	Perpetuo del Castillo que esta hecho an la boca dal río de Chagra que as esta cayendo y abierto come to bera	Archive General de Indias, MP Panamá 36	100 Plus los 95 mm	
DESCRIPCION AUTOR		DESCRIPCION OTROS		ELEMENTOS NATURALES IDENTIFICADOS	ELEMENTOS ANTROPICOS IDENTIFICADOS		
1. Castillo de S. Lorenzo que esta an la boca del Rio de Chagra que as esta cayendo // 2. Platadome an donde esta la hartilaria // 3. Torre an donde as alboja los soldados // 4. Puans an donde estan an el castillo // 5. (no lagible) que tiene la maralla dal castillo lo sadala la obra an que caben an cada una una cabera de un hombre que de milagro sostiene # Hecho per al Capitan Roda Inganisre militar de su majestad an al año de 1620		- Plano y perspective de la desembocadura del río Chagres an 1620 per Cristóbal de Roda, con la plataforma y torres y armadas que constroyera un no Bastrian Assonalla (AGI MP, Panamá, 36). En el recuadro se muestra un detalle de la plataforma y un torre construídas an la punta del acantilado. Las mauerous laras 5 sadalan be gristas que taata al castillo an las que "caban la cabera de un hombre". El 2 índice in "plandoma an donás esta la artilaria", y se observa clammanta que se alieva sobre al nivel de la roca de la base del scantillado, an in que debe ser un gran raiano a tarmpian, que al mar estabe socavando" (Mendizábal y Pourcelot, 2021, p.14)		"mar grande": Mar Caribe // "atrade": Puesto de finisn entre las aguas circulan por el Río Chagres y as encuentran con el Mar Caribe // "Río arrive de Chagra": Desembocadura dal no Chagras // "Tierra firme": Secior donde solo hay presencia de vegetacion // "Calista": Entrada de mar mas pejada que la Balsa // "Starra que as mas alta que al castillo": Parte exterior dal padon, oñicada eribe del castillo // "barranco": Elevacion natural del terrano		"alojamientos de nagros que sirvan al Castillo": 4 Virindas representadas con un tacho triangule sobre una base cuadrada, con un solo crificio de extrada y taindo diversos, priitar acantamiento de Chagres // "camino que beja": Escaleras talladas sobre al acantilado que conducen desde los alojamientos a la parte mas alta dal padon // "Torra dal castillo an forma condrada y tras autrenales, plataforma baja protegida con parapetes, pouta y escaleras que conectan la plataforma con las viviendas.	
OBSERVACIONES							
En al mapa se observan puntos verdes que, as inflara, representan yerbas o vegetacion, para 1620 ta podria decir que la mayorta dal area estaba poblada por una gran cantidad de vegetacion, incluye al lado de las alojamientos // Hay representacion de diferentes alturas por las descimciones de "barrancos, escaleras, y "sitra que as mas alta que al castillo". Las lineas dibujadas an los espacios sadalizados como barrancos, podrian representar in capa rocosa, es una nota in la que mas puntos verdes hay, es decir, hay una disminucion de la vegetacion // En la mize parte an la que se puede apreciar un probable espacio de plays compuste por arena o formacion coralina es al costado de los "alojamientos", an al mto del mapa se observa la vegetacion an al limite de com, como ar no bobere un espacio de plays // Mendizábal y Pourcelot (2021) infiaran que por al mpicio detarores de la sotectura, y al tamaño de las gristas descritas, podria verter composte por parades de mamposteria y un raiano de 5 ination, por in cual al tierra claja y los viamos ittan generando una erosion escalada // El mapa no tiene cristacion cardinal, as al primaro que representa al estado del castillo // Se milina al nombre Chagra // "al capitan general don Alvaro de Quiñonas y Oucro, an 6 de septiavie de 1631, comunicab al my Felipe IV al derambe general de la fortificacion" (Capstam, 1983, p.34)							
DIAGN							

Nota. Ejemplo del formato de fichas realizada con base en el mapa elaborado por Cristóbal de Roda en 1620.

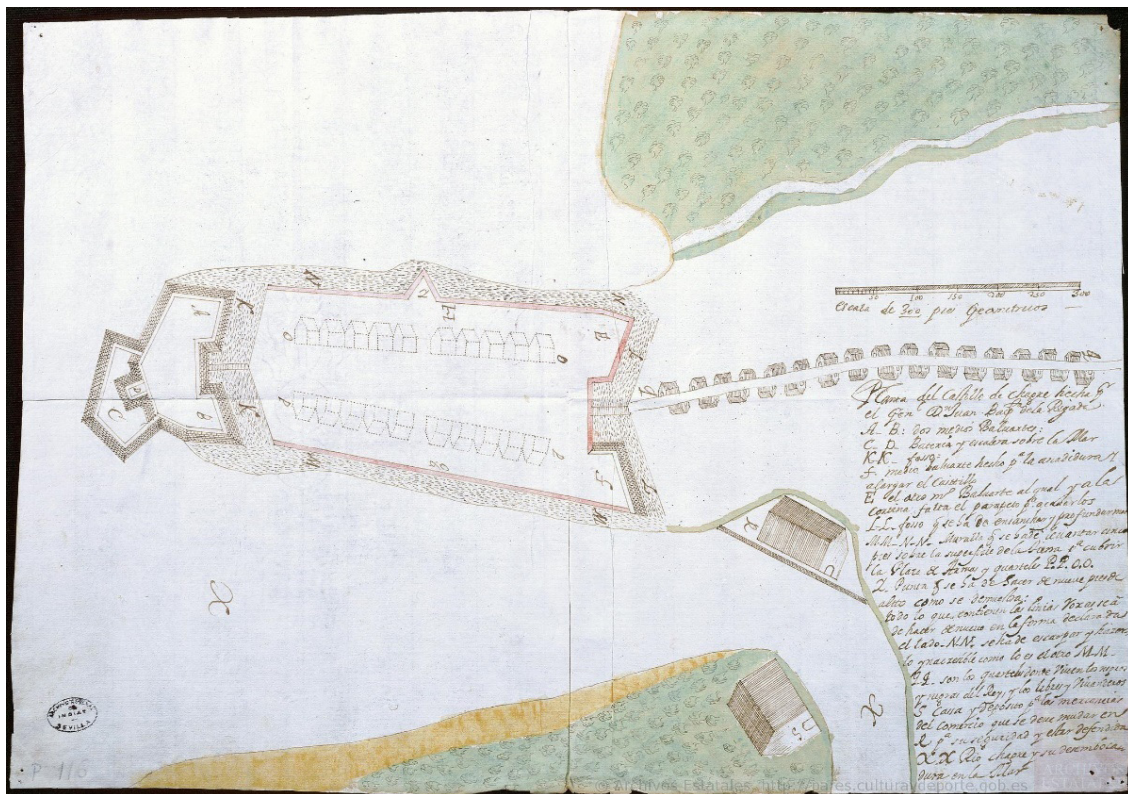
Fuente: mapa tomado de AGI, MP Panamá 36.

Resultados

El inventario cartográfico y los datos resultantes se reunieron en tablas organizadas cronológicamente por cada fase constructiva del castillo de San Lorenzo, desde 1597 hasta 1768. Los mapas fueron divididos entre aquellos que representaban el estado del castillo en ese momento (como el mapa de 1689 elaborado por Juan Bautista de la Rigada; ver figura 4) y los que eran propuestas de reparaciones o proyectos de reedificación (como el mapa de 1661 de Juan de Somovilla; ver figura 5) –la mayoría

de estos no se llevaron a cabo-. Se analizaron cronológicamente las variaciones en el espacio, las modificaciones antrópicas y descripciones del paisaje natural, la topografía y batimetría que fueron posibles de apreciar en mapas tan completos como el elaborado por Manuel Hernández en 1763 (ver figura 6); así como los desplazamientos y adaptaciones del poblado de Chagres, los topónimos identificados y la intención cartográfica de cada uno de los mapas, con el fin de distinguir esos elementos que hacen del castillo de San Lorenzo y la desembocadura del río Chagres un paisaje cultural marítimo cambiante (Atehortúa 2024). A continuación, se muestran los análisis resultantes de la interpretación de los 25 mapas que componen el inventario cartográfico desde principios del siglo XVII hasta finales del siglo XVIII.

Figura 4. Estado del castillo para 1689



Nota. Mapa elaborado por Juan Bautista de la Rigada en 1689, con el fin de informar el estado actual del castillo, mostrar qué modificaciones y avances había hasta el momento y cuáles no se habían ejecutado.

Fuente: Archivo General de Indias, MP Panamá 116.

Fuente: Biblioteca Virtual de Defensa pan-5-14.

Desde la desembocadura del río Chagres hasta el castillo de San Lorenzo, un paisaje cultural marítimo

Zonas de transporte y puntos de tránsito

Es necesario comprender el contexto en el que el río Chagres se convirtió en un elemento clave para todo el comercio transistmico y cómo, junto con el castillo, se erigió como un paisaje cultural marítimo. En 1513, cuando Vasco Núñez de Balboa informó sobre la localización del Mar del Sur, el istmo de Panamá se tornó en un territorio de interés para la Corona, pues si lo tenían bajo control podían acceder a Oriente y al comercio de sus especias. Por esa razón, se les concedió a los conquistadores la potestad de fundar ciudades principales en este territorio con el fin de garantizar el acceso al mar Caribe y al océano Pacífico, la explotación de los recursos que poseía el istmo y la conquista, sometimiento y dominación de los indígenas que lo habitaban.⁵ Cuando Cortés y Pizarro conquistaron los imperios Inca y Azteca, la consecución del oro era la nueva directriz, como lo evidencia el auge de la explotación minera en México y las minas de Potosí en el Alto Perú (Castillero, 2013).

La manera en la que era posible explotar y transportar estos recursos dependía de la apertura de rutas mixtas que permitieran una conexión entre las colonias de América y Sevilla. Fue justamente en este contexto en el que se creó el Camino Real que conectaba por tierra a Panamá y Portobelo (ver figura 24); camino recorrido a lomo de mula, pero que era muy riesgoso en las temporadas de invierno. Por eso fue necesario construir el Camino de Cruces, vía alterna que luego de comprobar en 1527 la viabilidad de navegar por el río Chagres, sirvió de ruta mixta (por tierra y agua) para atravesar el istmo de una forma más económica y segura en época de alta pluviosidad, pues las rutas por la selva se volvían más peligrosas (Castillero, 2019).

Un sistema de rutas comerciales establecido y el valor e importancia de las mercancías transportadas hicieron surgir la necesidad de proteger los puntos de acceso a Panamá. Según Morales (2018), en 1588, el Plan de Defensa de las Indias presentado por la Corona española ordenó situar los puertos clave para la Carrera de Indias y comenzar su defensa. En respuesta a dicha orden se dio inicio a la primera

⁵ Panamá en 1519 y Nombre de Dios en 1520. Cabe señalar que en 1597 el terminal marítimo en el Caribe se cambió por Portobelo (Castillero, 2013).

fase constructiva del castillo de San Lorenzo, entre 1597 y 1610, bajo la directriz de Bautista Antonelli.

Según Westerdahl (1992; 1994; 2011), las zonas de transporte son áreas que establecen la capacidad de navegación de un sitio y el tipo de embarcaciones transitan por él. Se lograron identificar dos zonas de transporte que se observan en la figura 7 ambas configuradas por la topografía y el clima estacional, que, aunque no se representen gráficamente en los mapas antiguos, hacen parte del panorama macro del sitio de estudio.

Figura 7. Zonas de transporte



Nota. Zonas de transporte: la zona costera, que incluye los caminos terrestres y la ruta fluvial, y el frente de agua o línea de costa, que comprende el área de tránsito de las flotas de Tierra Firme.

Fuente: tomado de Atehortúa (2024, p. 100).

Cada zona estaba condicionada por el tipo de transporte que podía desplazarse por allí. La primera zona de transporte identificada es la denominada como frente de agua o línea de costa. Por allí transitaban las embarcaciones de gran calado provenientes de España y los galeones de la flota de Tierra Firme; estos tenían un número alto de tripulantes y desembarcaban en Portobelo, ya que sus dimensiones eran superiores a las embarcaciones que circulaban en aguas interiores. La segunda

zona de transporte es la zona costera, que comprendía tanto los caminos Real y de Cruces como la navegación por el río Chagres, en el que, según Castillero (2016b), circulaban chatas y bongos de difícil navegación. En este caso era necesario que las embarcaciones fueran ligeras, y en ocasiones se requería el uso de remo⁶ para las aguas menos profundas y de cruces riesgosos. Estas partían desde el puerto de Cruces hacia Portobelo con la mercancía proveniente del Pacífico. Las rutas terrestres, como el Camino Real y el Camino de Cruces, eran utilizadas también para el transporte de mercancía a lomo de mula para poder cruzar los terrenos escarpados y que en ocasiones se encontraban inundados por los cursos de agua que los atravesaban.

Es posible observar la codependencia y transición entre ambas zonas; su relación era necesaria para el éxito del comercio transístmico. Fue precisamente en los puertos de Portobelo y Venta de Cruces donde se da lo que Westerdahl (1992) denominó puntos de tránsito en el paisaje cultural marítimo. Los puntos de tránsito son sitios geográficos que actúan como conexiones, puntos estratégicos donde se cambian los medios de transporte, según las condiciones del entorno, zonas de carga y descarga de mercancía que precisan del trabajo humano (Atehortúa, 2024). En el inventario cartográfico fue posible identificar los puntos de tránsito del área de estudio para el año 1749, como se aprecia en la figura 8; allí destacan los desembarcaderos, las estructuras relacionadas con el comercio, como la aduana o casa de mercancías; también aparecen las escaleras talladas en la arenisca del peñón, consignadas desde el primer mapa de 1620 (ver figura 1) y que aparecen de forma consistente en las representaciones sucesivas; estas sirvieron para ingresar los insumos y para establecer la conexión marítima y terrestre.

⁶ Según Castillero (2016b), a veces era necesario alternar el remo con la pértiga, lo que permitía maniobrar contra la potente corriente y los bancos de arena.

Figura 8. Puntos de tránsito, mapa de 1749



Nota. Puntos de tránsito señalados en el mapa de Nicolás Rodríguez, ID 15.

Fuente: tomado de Biblioteca Virtual de Defensa pan-5-10.

Las zonas de transporte conformadas por los puntos de tránsito como elementos del paisaje cultural marítimo permiten cuestionar la manera en que surgían algunas actividades sociales, como el transporte y la comunicación, así como la información relacionada con los grupos sociales que vivían en la fortaleza y en el poblado de Chagres, y la forma en que las comunicaciones comerciales y las acciones de defensa modificaron el paisaje y el uso que los grupos humanos dieron al espacio.

Paisaje de poder, comunicación y transporte

Para clasificar el tipo de paisaje, Westerdahl (1994; 1997; 2011) propone varias categorías, dos de ellas aplican al área de estudio propuesta: paisaje de poder y paisaje de transporte y comunicación. Según el autor, el paisaje de poder incluye lugares de administración central, un paisaje de estructura de clases, de bloqueos y fortificaciones, y un control territorial que incluye su defensa. Como resultado del análisis del inventario cartográfico, se puede aseverar que el castillo de San Lorenzo posee características que permiten considerarlo como un paisaje de poder. Desde la primera construcción del castillo hubo una demanda por el deterioro de la estructura, se buscó constantemente su reforma, y, a partir de los ataques de los piratas, un refuerzo en la capacidad defensiva, desde la mejora de los materiales de construcción hasta la expansión y anexo de piezas como las baterías que aseguraran la protección del fuerte.

La construcción del castillo estaba orientada a la defensa de la desembocadura del río Chagres, vía directa a la ciudad de Panamá, así como a la protección de los intereses de la Corona española. En consecuencia, cualquier reforma o modificación de este dependía netamente de la financiación de la monarquía. Es notorio en la producción cartográfica de la tercera fase constructiva el aumento en el número de proyectos presentados para realizar reformas y ajustes al fuerte justo después del ataque de Morgan (1671). Fue solo hasta después de ese suceso que se tomaron en serio las recomendaciones y solicitudes de mejora de la estructura y de los materiales usados, en vista del estado de vulnerabilidad en el que quedó el castillo y la evidente debilidad en sus capacidades de defensa. Entre las propuestas presentadas como posibles reformas, la más detallada y completa fue la que presentó Hernández luego del ataque de Vernon (1740); esta incluía un aprovechamiento de las formas naturales del espacio y una modificación en favor de un castillo más sólido ante futuros ataques. Por el papel que cumplía la fortaleza en la defensa del acceso a Panamá y la protección de las rutas de comercio, el castillo de San Lorenzo representaba una estructura militar de poder que requería ser defendida, pues garantizaba el acceso al Mar del Sur y al virreinato del Perú.

Otra de las características que permite categorizar el área de estudio como un paisaje de poder es la estructura de clases evidenciada en la forma de nombrar el poblado de Chagres en cada uno de los mapas, como asentamiento de esclavos y de “negros que sirven al castillo”. Cabe recordar que las áreas de acceso al castillo por mar o por tierra siempre estaban anteceditas por el pueblo de Chagres;⁷ es decir, en caso de ataques por cualquiera de los dos frentes, este sería el primero en recibir el impacto. Por ende, es posible afirmar que no existió una intención de proteger al pueblo, a pesar de ser el que abastecía al castillo, ya que la diferenciación de clase social y racial era muy marcada.

La categoría de paisaje de transporte y comunicación está conformada por esos elementos que representan rutas de navegación, los topónimos que ordenan el paisaje, las estructuras vinculadas con la comunicación a través del mar y de los ríos, como los puertos, señales marítimas, caminos terrestres y monumentos referentes al paisaje cultural marítimo (Westerdahl, 1997; 2011). En la figura 9 se señalan algunos elementos identificados en la cartografía antigua que permiten ubicar el castillo de San Lorenzo y la desembocadura del río Chagres en esta categoría.

7 A excepción de la plataforma marina cuando se mudó el pueblo al lado este del peñón.

Figura 9. Elementos característicos del paisaje de poder y de transporte y comunicaciones



Nota. Las letras A (mapa de Cristóbal de Roda, 1620), B (mapa de Agustín Crame, 1779), C (mapa de Nicolás Rodríguez, 1749) y F (mapa de Nicolás Rodríguez, 1745) simbolizan puentes y escaleras de contacto entre el castillo, el pueblo y el desembarcadero. Las letras C y D (mapa de Juan de Somovilla Tejada, 1667) representan la información batimétrica importante para la navegación en la zona. La letra E (mapa de Nicolás Rodríguez, 1740) representa la estructura de la aduana, punto importante para el comercio y el tránsito en el área de estudio.

Fuente: tomado de AGI, MP Panamá 36, 8; Biblioteca Virtual de Defensa pan-2-7.

La comprobación de la navegabilidad del río Chagres y su utilidad como ruta de transporte convirtió el río en una vía fundamental para la comunicación a través del istmo y un canal de movilidad comercial más económico, conservado y útil en la temporada de invierno, época en la que el transporte por tierra se hacía más riesgoso y era más limitante (Castillero, 2019). En los mapas, como el que se muestra en la figura 10, fue posible identificar elementos que tenían la intención de brindar información acerca de la navegabilidad del río Chagres, ya que aportan datos sobre la profundidad y algunos accidentes presentes, como bajos y bancos de arena, que pudieran generar impedimentos para las embarcaciones.

Figura 10. Información útil para la navegación



Nota. Plano del Castillo y Contorno del Sitio de Chagres, Nicolás Rodríguez, 1745.

Fuente: tomado de Biblioteca Virtual de Defensa pan-2-7.

En la desembocadura del río Chagres se observan señales de tránsito, como se puede apreciar en la figura 10, la dirección y el costado que se debe seguir para entrar y salir del río, ambos bordeando el bajo Las Lajas. Entre los 25 mapas analizados, solo hay uno de 1661 que alude al tipo de embarcación que podía ingresar al río, “por aquí no pueden entrar sino lanchas”. Aunque se trata de una propuesta de

reedificación de la fortaleza y no hay certeza de la visita de Somovilla para la fecha, se menciona por ser el único que contiene dicha información.

La aduana hace parte de las estructuras vinculadas con la comunicación y el comercio marítimo. Esta aparece en algunos mapas como depósito o casa de mercancía y se encuentra en las representaciones desde 1675. Al parecer, fue destruida en 1740, según Nicolás Rodríguez. A esta se suman los dos lugares de desembarco registrados en los mapas, uno ubicado en la parte baja del peñón, cerca de las escaleras talladas en el basamento, y el otro ubicado en playa Aguadilla. De hecho, en el mapa de Nicolás Rodríguez de 1749 se logra observar una pequeña estructura en la parte baja de las escaleras que posiblemente regulaba el acceso a la fortaleza en esa zona de desembarco. Algunos topónimos se mencionan de manera general en el cuadro descriptivo del análisis del inventario,⁸ ya que estos son indicadores de límites espaciales, como la zona donde comienza el mar Caribe y donde desemboca el río Chagres. También hacen referencia a las estructuras antrópicas, como los bohíos, y a las formaciones naturales, como los Portetes y los bajos. Todos ellos sugieren una organización del espacio y comunican las condiciones y características del sitio, y cómo estas se van modificando a través del tiempo.

Modificaciones del paisaje cultural marítimo

El poblado de Chagres

La fortaleza no fue la única que estuvo sometida a cambios y modificaciones. El poblado de Chagres es representado en 21 de los 25 mapas incluidos en el inventario cartográfico, lo que denota su importancia y la relación de codependencia con el castillo. El pueblo era necesario para el correcto funcionamiento del castillo, aunque constantemente es mencionado de maneras despectivas que indican una diferencia muy marcada de clases sociales (Pourcelot, 2020). En el primer poblado de Chagres, representado en el mapa de Cristóbal de Roda de 1620 (ver figura 1), denominado “alojamiento de los negros que sirven al castillo”, se observa cómo estaban ubicados al costado de la fortaleza, frente a la desembocadura del río Chagres. Se trataba de unos pocos bohíos, cuya nominación en mapas posteriores fue cambiando a “bujios de los negros”, “cuarteles donde viven los negros”. A mediados del siglo XVIII se nombra como “pueblo de Chagres”. En cada etapa, el castillo se fue

⁸ Si bien los topónimos son de gran utilidad a la hora de tener una comprensión holística del paisaje cultural marítimo, en este artículo solo son mencionados porque requieren un estudio más amplio que supera los objetivos aquí planteados.

desplazando; inicialmente fue ubicado en la parte baja del peñón, luego fue movido a la parte alta, después fue trasladado al extremo este y, finalmente, al extremo sureste. El desplazamiento del poblado de Chagres no solo se debió a su ubicación en el espacio, sino también a su expansión. En los mapas es posible notar cómo el número de viviendas aumentaba exponencialmente, llegando incluso a contabilizarse más de 100 estructuras asociadas al poblado en los mapas de la última etapa constructiva; número muy alto en comparación con las cinco estructuras representadas en el mapa de 1620 (ver Pourcelot et al., este volumen).

La función del pueblo fue abastecer a las tropas. La manera en la que se refieren a él en los mapas de la fortaleza permite entrever una relación de esclavitud y servidumbre.⁹ Respecto a la organización de las viviendas y su distribución, se logró determinar que estaban sujetas a la expansión y movilización del castillo. Usualmente se encontraban cerca de la entrada principal de la fortaleza, ya fuera para acceder fácilmente a él y brindar aprovisionamiento y servidumbre, o para ser una primera línea defensiva ante cualquier ataque e intento de ingreso al castillo por parte de tropas enemigas. En los mapas de la última fase constructiva se puede apreciar cómo al desplazar el pueblo al sureste se ubicaron estructuras en playa Aguadilla, cerca de la batería, quizás con la intención de reforzar la vigilancia o porque se trataba del lugar de habitación de las personas que desempeñaban actividades relacionadas directamente con el entorno marino, como el desembarque de mercancía, la caza y la pesca, pilotaje, entre otras (De Gracia et al., este volumen; Pourcelot et al., este volumen).

Intención cartográfica

En los mapas elaborados durante el siglo XVII, la intención cartográfica se centró inicialmente en la representación de la estructura de la fortaleza para reclamar por su estado de deterioro. Posteriormente, se evidencia la necesidad de exponer las falencias técnicas y la urgencia de reedificar, mejorar y construir una estructura militar mucho más sólida. En los mapas elaborados durante el siglo XVIII es posible vislumbrar el creciente interés en plasmar la información referente a la navegabilidad del río Chagres. En ese momento comenzó a hacerse una descripción muy detallada de los accidentes geográficos, las curvas de nivel, la información batimétrica, la composición del entorno natural y la geomorfología del área. En las

9 En los mapas se detalla que en los bohíos se alojaban los “negros que servían al castillo”, “bujíos de negros”, “vivienda de los negros”, “Quarteles donde viven los negros”, “quarteles donde viven los negros y negras del Rey, y los libres” (De Gracia et al., este volumen).

representaciones cartográficas de la última etapa constructiva, la de Hernández, es notable la atención y precisión en los detalles respecto al diseño de la estructura de la fortaleza y los materiales de construcción utilizados. Es explícita la intención de abaluartar el castillo y convertirlo en una fortaleza cerrada con una solidez defensiva capaz de repeler cualquier ataque pirata.

Variaciones en el uso del espacio

Por medio de la cartografía antigua fue posible identificar las variaciones en el uso del espacio. Por ejemplo, el caso de la torre construida en la primera fase (1597-1610). En principio, esta sirvió para hospedar a la guarnición de la fortaleza; luego, en la tercera fase constructiva (1672-1680), fue reconstruida para cumplir la función de escalera que conectaba la parte alta del peñón con la plataforma marina ubicada en la parte más baja.

El sector de playa Aguadilla inicialmente fue utilizado como desembarcadero, pero más tarde, cuando el pueblo fue expandiéndose y desplazándose hacia el este y sureste de la fortaleza, comenzó a ser habitado. En los mapas se observan estructuras de vivienda correspondientes al pueblo de Chagres ubicadas en la playa e, incluso, una batería que cumplía una función defensiva del frente marino.

El peñón de arenisca fue uno de los espacios que más variaciones de uso presentó. En principio, la parte baja se utilizó como zona de edificación para la fortaleza y, posteriormente, cuando esta se desplazó a la parte alta, se convirtió en una zona defensiva, con baterías disponibles para repeler cualquier intento de ingresar al castillo por el mar y por tierra.

Modificaciones antrópicas y adecuación del espacio

Al comparar cronológicamente el estado de la fortaleza en cada uno de los mapas fue posible observar todas las modificaciones antrópicas que se llevaron a cabo. Anteriormente se habló de la expansión y desplazamiento del pueblo de Chagres durante los siglos XVII y XVIII. Es posible observar una modificación significativa del paisaje mediante las representaciones de la vegetación, el nivel creciente de deforestación en la zona, el aplanamiento de colinas para la adecuación del terreno y la retirada de cobertura vegetal para tallar las escaleras en la roca madre que conectaban la parte alta y baja del peñón; al igual que la adquisición de madera y palma destinada para el acondicionamiento del castillo en su segunda fase constructiva (Mendizábal y Pourcelot, 2021).

En todas las etapas constructivas del castillo de San Lorenzo, desde 1597 hasta 1768, el entorno natural fue considerablemente modificado. Una muestra de ello fue el relleno de aproximadamente 5 metros que se realizó en la primera versión del castillo para que la plataforma quedara significativamente elevada por encima del mar (Mendizábal y Pourcelot, 2021). A lo anterior se sumaron, en las siguientes etapas de construcción, el banqueo de colinas, la excavación y posterior relleno del foso de Fernández, que se hizo con la intención de homogenizar el terreno según la proyección del nuevo castillo; asimismo, la excavación del basamento para la creación de las bóvedas y los diversos caminos terrestres que conectaban el castillo con la playa de Aguadilla y el Portete de Batatas (Mendizábal et al., 2025).

Registro fotográfico

A continuación, se presenta el contraste entre la cartografía antigua y las fotografías tomadas durante la temporada de campo de 2023 y el trabajo de Mendizábal y Pourcelot (2021), con la finalidad de tener una aproximación visual de las modificaciones que ha sufrido el área de estudio con el paso del tiempo, y la relación con las representaciones gráficas plasmadas en la cartografía.

Figura 11. Batería exterior y su foso



Nota. A la izquierda se señala la batería exterior en el mapa realizado por Agustín Crame en 1779; a la derecha se encuentra la fotografía del foso y parte de la batería exterior registrada en el 2023.

Fuente: la imagen de la izquierda fue tomada de Biblioteca Virtual de Defensa pan (Ar. J-T.4-C.4_41). La imagen de la derecha fue tomada de Atehortúa (2024).

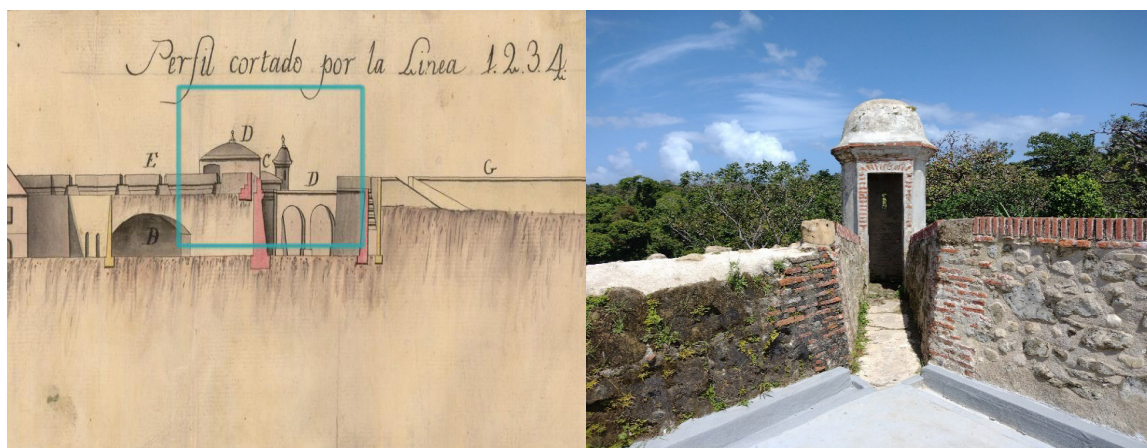
Figura 12. Escaleras talladas en el peñón



Nota. A la izquierda se señalan las escaleras talladas al costado sur del peñón en el mapa realizado por Nicolás Rodríguez en 1749; a la derecha se utiliza una fotografía de 2021, debido a que el área estaba mejor expuesta porque se realizaron trabajos de mantenimiento en los que se retiró la vegetación, lo que permitió observar con detalle las escaleras.

Fuente: la imagen de la izquierda fue tomada de Biblioteca Virtual de Defensa pan-5-10. La imagen de la derecha fue tomada de Mendizábal y Pourcelot (2021).

Figura 13. Garita de vigilancia



Nota. A la izquierda se observa en el perfil cortado del mapa de Manuel Hernández de 1763, la garita de vigilancia; a la derecha, una fotografía de 2023 de la garita que había sido intervenida por motivos de conservación.

Fuente: la imagen de la izquierda fue tomada de Biblioteca Virtual de Defensa pan-5-12, y la imagen de la derecha fue tomada de Atehortúa (2024).

Figura 14. Alojamiento del castellano



Nota. A la izquierda está señalado el alojamiento del castellano en el mapa de Hernández de 1763; a la derecha, una fotografía de 2023 que muestra el estado de la base de la estructura, que es lo único que queda en pie.

Fuente: la imagen de la izquierda fue tomada de Biblioteca Virtual de Defensa pan-5-14, y la imagen de la derecha, de Atehortúa (2024).

Figura 15. Cuarteles de las tropas



Nota. A la izquierda se señala el cuartel de las tropas en el mapa realizado por Agustín Crame en 1779; a la derecha, una fotografía de 2023 del estado de la estructura con algunos refuerzos de soporte como medida temporal de conservación.

Fuente: la imagen de la izquierda fue tomada de Biblioteca Virtual de Defensa pan (Ar. J-T.4-C.4_41), y la imagen de la derecha, de Atehortúa (2024).

Figura 16. Plataforma alta y bóvedas



Nota. A la izquierda se señala la plataforma alta, en amarillo aparecen las bóvedas graficadas en el mapa de Hernández de 1763; a la derecha se observa una fotografía de 2023 que incluye la plataforma alta restaurada junto a las escaleras y el ingreso a las bóvedas que se localizan debajo de la plataforma alta.

Fuente: la imagen de la izquierda fue tomada de Biblioteca Virtual de Defensa pan-5-14, y la imagen de la derecha, de Atehortúa (2024).

Figura 17. Foso principal



Nota. En la parte superior izquierda se señala con una línea azul parte del recorrido del foso principal, graficado en el mapa de Hernández de 1763; en la parte superior derecha se observa una fotografía de 2023 que incluye una vista desde dentro del foso; en la parte inferior se incluyen dos fotografías de 2021 con la intención de dimensionar la altitud y extensión del foso.

Fuente: la imagen superior izquierda fue tomada de Biblioteca Virtual de Defensa pan-5-14. Las fotografías de la parte superior derecha y de la parte inferior fueron tomadas de Mendizábal y Pourcelot (2021).

Figura 18. Luneta



Nota. A la izquierda se señala en un recuadro azul la luneta y, dentro de este, un recuadro rosa que indica la perspectiva de la fotografía de la derecha. La primera proviene del mapa realizado por Agustín Crame de 1779; la segunda es una fotografía de 2023 del estado de la luneta luego de los trabajos de restauración.

Fuente: la imagen de la izquierda fue tomado de Biblioteca Virtual de Defensa pan (Ar. J-T.4-C.4_41). La fotografía de la derecha fue tomada de Atehortúa (2024).

Figura 19. Almacén de pólvora



Nota. A la izquierda se señala en un círculo azul el almacén de pólvora, representado en el mapa realizado por Agustín Crame en 1779; a la derecha, una fotografía de los restos de lo que alguna vez fue el almacén de pólvora, registrada en la temporada de campo de 2023.

Fuente: la imagen de la izquierda fue tomada de Biblioteca Virtual de Defensa pan (Ar. J-T.4-C.4_41). La imagen de la derecha fue tomada de Atehortúa (2024).

Figura 20. Entrada principal



Nota. En el costado izquierdo se señala la entrada principal en el mapa realizado por Agustín Crame en 1779; en el extremo derecho hay una foto de 2023 en la que aparece la entrada principal restaurada por motivos de conservación del sitio arqueológico.

Fuente: la imagen de la izquierda fue tomada de Biblioteca Virtual de Defensa pan (Ar. J-T.4-C.4_41). La imagen de la derecha fue tomada de Atehortúa (2024).

Figura 21. Través



Nota. A la izquierda está representado el través y las escaleras que lo acompañan, graficadas en el mapa de Hernández de 1763; a la derecha se observa una fotografía de 2023 del través y las escaleras reformadas.

Fuente: la imagen de la izquierda fue tomada de Biblioteca Virtual de Defensa pan-5-14. La fotografía de la derecha fue tomada por Sergio Castro en el marco del proyecto “Los orígenes del Castillo de San Lorenzo y el poblado de Chagres en el Caribe panameño”, tomada de Atehortúa (2024).

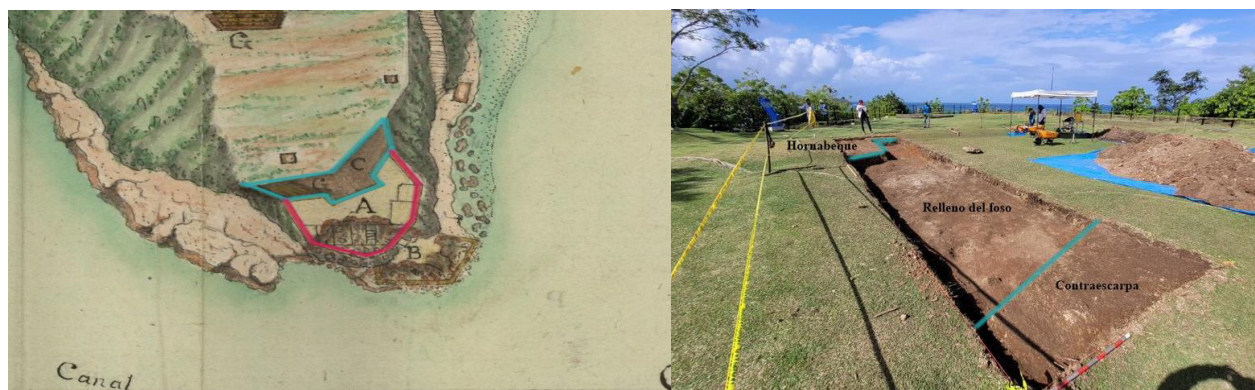
Figura 22. Hornabeque principal



Nota. En el costado izquierdo se señala con una línea azul el hornabeque principal en el mapa realizado por Agustín Crame en 1779; en el extremo derecho hay una foto del mismo hornabeque intervenido por motivos de conservación.

Fuente: la imagen de la izquierda fue tomada de Biblioteca Virtual de Defensa pan (Ar. J-T.4-C.4_41). La fotografía de la derecha fue tomada con dron en 2023 por Sergio Castro en el marco del proyecto “Los orígenes del Castillo de San Lorenzo y el poblado de Chagres en el Caribe panameño”, tomada de Atehortúa (2024).

Figura 23. Hornabeque y foso de la tercera fase constructiva, descubiertos en la excavación



Nota. En la imagen superior se señala la ubicación del hornabeque y el foso de la autoría de Fernández, representados en el mapa de Rodríguez, de 1745; en la parte inferior se encuentran señalados algunos de los hallazgos de la excavación arqueológica del proyecto, entre ellos el hornabeque, el foso y contraescarpa (Mendizábal et al., 2025). Como se mencionó en el análisis cartográfico, entre las modificaciones que realizó Hernández a la fortaleza se cuentan el relleno del foso y la adecuación del terreno para que quedara homogéneo tras la demolición del hornabeque.

Fuente: la imagen superior fue tomada de Biblioteca Virtual de Defensa pan-5-10. La fotografía de la parte inferior pertenece al archivo del proyecto “Los orígenes del Castillo de San Lorenzo y el poblado de Chagres en el Caribe panameño”, tomada de Atehortúa (2024).

Conclusiones

Por medio del análisis interpretativo de la cartografía fue posible identificar cada uno de los elementos que permiten reconocer el castillo de San Lorenzo y la desembocadura del río Chagres como un paisaje cultural marítimo. Según los postulados de Westerdahl (1992; 1994; 1997; 2011), también pueden incluirse en las categorías de paisaje de poder, transporte y comunicación, con unas zonas específicas de transporte y unos puntos de tránsito por medio de los cuales fue posible establecer conexiones entre distintos grupos humanos a través del comercio y de diversas actividades que hablan del desarrollo de una cultura marítima. A su vez, el espacio se fue configurando antrópica y naturalmente para dar como resultado una fortaleza militar ubicada geoestratégicamente, encargada de proteger los intereses comerciales de la Corona española y el tránsito a través del istmo panameño.

Este estudio suscribe las propuestas teóricas del paisaje cultural marítimo de Westerdahl (1992; 1994; 1997; 2011). Esto sirvió para categorizar el área de estudio como un paisaje de poder, de transporte y comunicación, mediante los cuales fue posible señalar unos puntos de tránsito que configuraron el espacio y unas zonas de transporte específicas que determinaron el tipo de embarcaciones que transitaban en la zona. Se definió como un paisaje de poder por ser una fortaleza militar creada para la defensa de la desembocadura del río Chagres, de intereses particulares y de centros de poder; además porque se trataba de una estructura de clases sociales en la que el pueblo de Chagres ocupaba el eslabón más bajo. También se ubicó en la categoría de transporte y comunicación por estar compuesto de diversas rutas terrestres, de interior y costeras, que hacían parte de la llamada ruta transístmica (ver figura 24). Tales redes fueron necesarias para que España tuviera acceso al mar Caribe y al océano Pacífico, lo que le permitió transportar las riquezas explotadas provenientes de América y llevarlas a Sevilla. Las dos zonas de transporte identificadas (ver figura 7) como zona costera y línea de costa configuraron el espacio y determinaron qué tipo de embarcaciones podían circular, una albergaba las rutas terrestres y de aguas ribereñas, y la otra, las rutas de mar abierto.

En un nivel micro, estas zonas de transporte estaban conformadas además por unos puntos de tránsito, puntos determinantes de conexiones geográficas, áreas de intercambio y relaciones humanas, espacios de carga y descarga de mercancía y demás actividades pertenecientes a la cultura marítima.

En conclusión, este artículo se valió de las propuestas teóricas de Christer Westerdahl y de un riguroso análisis cartográfico con fuentes de información primarias

y secundarias para analizar el corpus documental disponible y crear un inventario cartográfico descriptivo con el que se pudo caracterizar el paisaje cultural marítimo del castillo de San Lorenzo y la desembocadura del río Chagres. A través de la contrastación de las fotografías fue posible validar la información cartográfica con la estructura que hoy sigue en pie, resultante de la cuarta fase constructiva, lo que permitió hacer una aproximación visual a las modificaciones que ha sufrido el sitio con el paso de los años. Aún sigue pendiente abarcar el sitio desde diversos frentes. Por ejemplo, la toponimia podría ofrecer una idea de cómo las personas percibían, se relacionaban y nombraban su entorno, lo que Westerdahl (2011) denomina el paisaje cognitivo. La arqueología subacuática en los alrededores del castillo y el área de playa Aguadilla podría brindar nuevos hallazgos de restos materiales. Por último, es preciso continuar con el inventario cartográfico que incluya los mapas elaborados en los siglos XIX y XX, además de realizar un inventario fotográfico actual para contrastarlo con los resultados de esta investigación, con el objetivo de identificar otros elementos y modificaciones que conformen el paisaje cultural marítimo de siglos más recientes. Estas nuevas aproximaciones podrían alimentar la información no solo arquitectónica, sino también social y arqueológica, del sitio.

En el área de estudio se lograron identificar dos factores principales de cambio durante las fases constructivas de la fortaleza. Los primeros fueron los erosivos naturales, los embistes de las olas del mar y las fuertes corrientes de aire ocasionaron un deterioro veloz e inminente, en especial en la construcción de la primera versión del castillo, pues llegó al punto de agrietar la estructura hasta el colapso. La elección de los materiales no era concordante con la ubicación de la estructura, quedaba en un punto vulnerable para que los agentes naturales, como el agua de mar y los fuertes vientos, provocaran su rápida destrucción.

El segundo factor de cambio que alteró el aspecto y las dinámicas del sitio fue antrópico, en particular, los ataques de los piratas Henry Morgan y Joseph Bradley en 1671 y Edward Vernon en 1740. La destrucción de la fortaleza, y la posterior ocupación de Panamá por parte de Morgan, motivaron a la Corona española a reconocer la importancia que la estructura requería. Tras aceptar la vulnerabilidad del fuerte, destinó los recursos solicitados para su adecuación, la cual estuvo a cargo de Antonio Fernández de Córdoba, entre 1672-1680, y de Manuel Hernández, entre 1761-1768. Mediante la reestructuración y mejoras técnicas, el castillo de San Lorenzo se consolidó como una fortaleza abaluartada, una estructura más sólida con baterías auxiliares que facilitarían su defensa en caso de un próximo ataque. Pero el castillo no volvió a estar bajo amenaza; probablemente, gracias a eso aún continúa en pie.

Desde la primera hasta la última etapa constructiva del castillo, el espacio estuvo sometido a modificaciones antrópicas: rellenos, banqueo de colinas, deforestación, excavación de los fosos y las bóvedas, talla de las escaleras en el peñón que comunicaban la parte alta y la parte baja, creación de diversos caminos terrestres que buscaron comunicar la fortaleza desde la plaza de armas con el pueblo de Chagres y con playa Aguadilla y los Portetes. Dichas adecuaciones del espacio se realizaron para suplir las necesidades de expansión de la fortaleza y el pueblo, la urgencia de reparos y reestructura por el estado ruinoso del castillo y la evidente necesidad de una defensa más sólida.

El espacio no fue el único que se modificó antrópica y naturalmente, algunos elementos tuvieron variaciones en el uso: la torre de la primera fortaleza fue reconstruida como escaleras de acceso; el uso de la parte baja del peñón donde se erigió el primer castillo se reutilizó como plataforma marina de defensa, y el desembarcadero de playa Aguadilla resultó siendo habitado por estructuras, posiblemente de viviendas y la instalación de baterías, lo que generó un paisaje cultural marítimo en constante cambio y movimiento.

Figura 24. Ruta transístmica



Nota. El camino de Cruces está delineado con color naranja, inicia desde Panamá hasta Venta de Cruces. Allí inicia el recorrido a través del río Chagres, delineado con color azul, hasta desembocar en el mar Caribe. El Camino Real inicia desde la ciudad de Panamá y conduce hasta Nombre de Dios, posteriormente, a Portobelo. Estas son las rutas transístmicas que facilitaban el acceso al océano Pacífico y al mar Caribe, permitiendo el intercambio mercantil.

Fuente: tomado y modificado de Castillero (2016b, p. 541).

Referencias

- Angulo Íñiguez, D. (1942). *Bautista Antonelli. Las fortificaciones americanas del siglo XVI*. Real Academia de la Historia.
- Atehortúa Botero, D. (2024). *Arqueología marítima en el castillo de San Lorenzo el Real de Chagres. Una aproximación cartográfica a un paisaje cultural* [Trabajo de grado profesional]. Universidad de Antioquia.
- Castillero, A. (2013). *El descubrimiento del Pacífico y los orígenes de la globalización*. Comisión Nacional para la Conmemoración del V Centenario del Descubrimiento del Pacífico. t.ly/EXaR9
- Castillero, A. (2016a). *Portobelo y el San Lorenzo del Chagres perspectivas imperiales. Siglos XVI-XIX, t. I*. Editora Novo Art. t.ly/CGfVx
- Castillero, A. (2016b). *Portobelo y el San Lorenzo del Chagres perspectivas imperiales. Siglos XVI-XIX, t. II*. Editora Novo Art. t.ly/h6jFY
- Castillero, A. (2019). El transporte transístmico y las comunicaciones regionales. En A. Castillero Calvo (Ed.), *Nueva Historia General de Panamá, Vol. 1, t. 2* (pp. 591-649). Comisión Panamá 500.
- De Gracia, G., Mendizábal, T. y Pourcelot, J.-S. (2026). La historia del Viejo y el Nuevo Chagres, Panamá, en la memoria de sus habitantes. *Memorias*, 58.
- Delgado, J., Hanselmann, F. y Rissolo, D. (2009). Resultados de Reconocimientos Arqueológicos Subacuáticos, El Río Chagres y el Arrecife Lajas, República de Panamá (pp. 1-82) [Técnico]. Instituto Nacional de Cultura. t.ly/YkHk5
- Delgado, J. P., Mendizábal, T., Hanselmann, F. H. y Rissolo, D. (2016). *The Maritime Landscape of the Isthmus of Panamá*. University Press of Florida.
- Gómez, M. S. (2019). La cartografía histórica como fuente para el estudio del paisaje cultural marítimo de la Bahía de Cádiz. Una propuesta analítica y metodológica. *Jangwa Pana*, 18(2), 256-276. <https://doi.org/mnjw>
- Hanselmann, F., Mendizábal, T., & Martín, J. G. (2016). Plundering the Spanish Main: Henry Morgan's Raid on Panama. En C. R. Ewen & R. K. Skowronek (Eds.), *Pieces of Eight: More Archaeology of Piracy* (pp. 132-164). University Press of Florida. <https://doi.org/mnjx>
- Mendizábal, T. y Pourcelot, J.-S. (2021). Informe final prospección arqueológica en el Castillo de San Lorenzo el Real de Chagres. Distrito de Chagres, Provincia de Colón (p. 164) [Arqueológico]. Antropólogos Asociados.
- Mendizábal, T., Pourcelot, J.-S., Martín, J. G., Mojica, A., Saira, L., De Gracia, G. y Rejiba, F. (2025). Los orígenes y transformaciones del Castillo de San Lorenzo el Real de Chagres, Panamá (siglos XVI a XVIII). *Memorias*, 57, 217-253. <https://doi.org/10.14482/memor.57.969.367>
- Miraglia, M., Flores, A. P., Rivarola y Benitez, M., D'Liberis, M., Galván, L., Natale, D. y Rodríguez, M. (2010). *Manual de Cartografía, Teleobservación y Sistemas de Información Geográfica*. Universidad Nacional de General Sarmiento. t.ly/EjTP5

- Morales, A. (2018). El istmo de Panamá. La defensa de una ruta comercial global. Mares Fortificados. *Protección y defensa de las rutas de globalización en el siglo XVIII*. Universidad de Sevilla. [t.ly/foSnc](https://doi.org/10.1017/foSnc)
- Popta, Y. T., Westerdahl, C. L., & Duncan, B. G. (2019). Maritime Culture in the Netherlands: Accessing the late medieval maritime cultural landscapes of the north-eastern Zuiderzee. *International Journal of Nautical Archaeology*, 48(1), 172-188. [https://doi.org/mnjz](https://doi.org/10.1017/mnjz)
- Pourcelot, J.-S. (2020). De la Cresta a la Orilla: Rastreando la ubicación del pueblo olvidado de Chagres (1510-1916) mediante el análisis de la cartografía histórica. *Canto Rodado*, 15, 33-54.
- Pourcelot, J.-S., Mendizábal, T., Martín, J. G. y Mojica, A. (2026). La arqueología de Viejo Chagres en la costa Caribe de Panamá: resultados de una prospección sistemática. *Memorias*, 58.
- Reyna, J., Devis, A., Cantera, J., Cárdenas, E., Cabrales, E., Lozano, J., Montealegre, J., Ramírez, A., Rojas, O. y Pardo, Z. (2013). *El Océano maravilla terrestre*. Comisión Colombiana del Océano. [t.ly/HHcbw](https://doi.org/10.1017/HHcbw)
- Santamaría Peña, J. (2011). *La cartografía y las proyecciones cartográficas*. Universidad de La Rioja. [t.ly/_QXNt](https://doi.org/10.1017/_QXNt)
- Westerdahl, C. (1992). The maritime cultural landscape. *The International Journal of Nautical Archaeology*, 21(1), 5-14. [https://doi.org/cpj8f5](https://doi.org/10.1017/cpj8f5)
- Westerdahl, C. (1994). Maritime cultures and ship types: Brief comments on the significance of maritime archaeology. *The International Journal of Nautical Archaeology*, 23(4), 265-270. [https://doi.org/fwj3nm](https://doi.org/10.1017/fwj3nm)
- Westerdahl, C. (1997). Maritime Kulturlandschaften am Beispiel des Ostseeraumes. Einführung in die Tagungsthematik. *Siedlungsforschung. Archäologie - Geschichte - Geographie*, 15, 33-53. [t.ly/dKgoR](https://doi.org/10.1017/dKgoR)
- Westerdahl, C. (2011). The maritime cultural landscape. En B. Ford, D. Hamilton, & A. Catsambis (Eds.), *The Oxford Handbook of Maritime Archaeology* (pp. 733-762). Oxford University Press. [https://doi.org/mnj4](https://doi.org/10.1017/mnj4)
- Zapatero, J. M. (1985a). *Dos ejemplos de fortificaciones españolas en la exposición de puertos y fortificaciones en América y Filipinas*. Comisión de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo.
- Zapatero, J. M. (1985b). *Historia del Castillo San Lorenzo el Real de Chagre*. CEHOPU.
- Zapatero, J. M. (1992). El castillo de San Lorenzo el Real de Chagre (Panamá) «Llave de la mar del sur». *Revista de Cultura Militar*, 4, 93-108. [t.ly/f1IxG](https://doi.org/10.1017/f1IxG)