

**INFORME DE PROSPECCIÓN ARQUEOLÓGICA**

**PROYECTO**

**PELICAN TERMINAL**

**UBICADO EN CALZADA DE AMADOR, CORREGIMIENTO DE ANCÓN,  
PROVINCIA DE PANAMA**

**PROMOVIDO POR**

**CANAL SHIPPING SERVICES S.A.**

**PREPARADO POR:**

**LIC. ADRIÁN MORA O.**

**ANTROPÓLOGO**

**CONSULTOR ARQUEOLÓGICO N° 15-09 DNPC**

**CONSULTOR AMBIENTAL IRC 002-2019**

*Adrian Mora Ochoa*  
*9-323-777*

**Agosto, 2022**

## INDICE

<b>RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>3</b>
<b>PLANTEAMIENTO METODOLOGÍCO DE PROSPECCIÓN.....</b>	<b>7</b>
<b>ANTECEDENTES ARQUEOLÓGICOS GRAN DARIÉN .....</b>	<b>7</b>
<b>RESULTADOS DE PROSPECCIÓN.....</b>	<b>19</b>
<b>CONSIDERACIONES Y RECOMENDACIONES.....</b>	<b>26</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA .....</b>	<b>28</b>
<b>ANEXO .....</b>	<b>30</b>
<b>Vistas satelitales del Proyecto PELICAN TERMINAL.....</b>	<b>31</b>
<b>Plano.....</b>	<b>32</b>
<b>Informe de batimetría .....</b>	<b>33</b>

## 1. RESUMEN EJECUTIVO

El Estudio de Impacto Ambiental del proyecto Categoría II se denomina **PELICAN TERMINAL**. Está ubicado en la Calzada de Amador, corregimiento de Ancón, provincia de Panamá. Es promovido por **CANAL SHIPPING SERVICES S.A.** La consultoría ambiental fue realizada por CET Management Inc.

El Proyecto **Pelican Terminal** será un complejo portuario, que tiene como objetivo brindar servicios al Sector de Marítima Auxiliar, su huella de proyecto se desarrollará en las siguientes áreas: área de operación administrativa y manejo de servicios básicos, área de operación de facilidades portuarias, área de almacenamiento de carga seca y refrigerada, área de carga y despacho de combustible y área de taller de almacenamiento de insumos para servicios de reparaciones menores a la industria. Cada una de sus fases serán ejecutadas en cumplimiento del marco normativo ambiental y normas nacionales que regulan la industria del sector marítimo.

La prospección arqueológica forma parte del Estudio de Impacto Ambiental (EIA) en la cual se evaluó la potencialidad histórica cultural en aplicación del **Criterio Cinco (5) del Artículo 23 del Decreto Ejecutivo 123 del 14 de agosto del 2009, modificado por el Decreto Ejecutivo Nº 155 del 5 de agosto del 2011**, en la cual se regula esta actividad y se enmarca en los contenidos mínimos con sus términos de referencia con dichos estudios, tales, ajustados a las normativas legales que rigen la cautela para la preservación y protección del Patrimonio Cultural. Así como por cumplimiento de **Ley Nº175 General de Cultura del 3 de noviembre del 2020**, por el cual se modifica **el artículo 5 de la Ley 14 del 5 de mayo de 1982**.

El estudio prospectivo arqueológico en términos generales incluyó una investigación orientada en función de criterios metodológicos convencionales de la arqueología de contrato. Además, se incluyó una investigación histórica, así como el

levantamiento de datos en campo mediante un trabajo de reconocimiento arqueológico en los lugares que ocupan las áreas de influencia Directa e Indirecta del proyecto aquí descrito.

La prospección arqueológica terrestre dentro del terreno de relleno de la Calzada de Amador, **no denotó hallazgos culturales de relevancia arqueológica**, dadas las condiciones del polígono como parte de un espacio depositado de relleno (de material extraído de cortes para consolidación de material petreo rocoso; hoy conocido como el relleno de Amador). Adicional a esto, según el equipo de Batimetría los resultados fueron negativos al no identificar “Hallazgos” en el fondo marino. (Ver Informe de Batimetría ).

No obstante, dado los antecedentes de trasiego de embarcaciones desde tiempos coloniales (XVII), o postreros a este; S. XVIII, XIX, o aún XX en sectores del Océano Pacífico (Ver **Antecedentes Históricos y Arqueológicos Gran Darién**); se deben guardar las respectivas cautelas bajo medidas de mitigación ante cualquier posibilidad de hallazgos culturales subacuáticos que se realicen en impacto del proyecto al fondo de lecho marino.

Dentro de mis responsabilidades como profesional de la antropología, y con registro de consultor arqueológico **Reg: 15-09 DNPC**; cumplo con la entrega de un informe arqueológico, con material de investigación etnohistórica e histórica de temática subacuática, como referencia adicional para el manejo de investigaciones requeridas para este proyecto.

Por lo tanto, recomiendo, en caso fuese necesario, y por actividad que se realice en el fondo marino subacuático que tenga impacto dentro del polígono marino del proyecto, se debe contratar a un antropólogo o arqueólogo con apoyo de especialista explorador subacuático, o en caso fuese posible un arqueólogo subacuático; que proponga las directrices adecuadas a implementar en el proyecto (con la debida coordinación de la Dirección Nacional de Patrimonio Cultural) para

la preservación y conservación de bienes culturales protegido por la **Ley N°175 General de Cultura del 3 de noviembre del 2020**, por el cual se modifica el artículo 5 de la Ley 14 del 5 de mayo de 1982; y la Ley 32 del 26 de marzo **CONVENCIÓN DE LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL**.

### **1.1. Objetivos Generales**

- a) Evaluar la potencialidad arqueológica e histórico - cultural del polígono del proyecto denominado denomina **PELICAN TERMINAL**. Está ubicado en la Calzada de Amador, corregimiento de Ancón, provincia de Panamá.
- b) Cumplir con lo estipulado en el **Criterio Cinco (5) del Artículo 23 del Decreto Ejecutivo 123 del 14 de agosto del 2009**. El estudio arqueológico se realiza en cumplimiento de la Constitución vigente (en su Título III, Capítulo 4º sobre Cultura Nacional) como también por una normativa específica, a saber. La **Ley N°175 General de Cultura del 3 de noviembre del 2020**, por el cual se modifica el artículo 5 de la Ley 14 del 5 de mayo de 1982; y la Ley 32 del 26 de marzo **CONVENCIÓN DE LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL**.

### **1.2. Objetivos Específicos**

- a) Aportar información histórica al proyecto en estudio como elemento complementario del informe arqueológico del Estudio de Impacto Ambiental, lo cual incrementará mayor acervo histórico sobre el contexto geográfico-cultural en el cual se dimensiona el espacio de la obra.
- b) Concienciar sobre la relevancia de los estudios históricos – culturales, en los proyectos de Estudio de Impacto Ambiental.

- c) Aplicar las respectivas medidas de mitigación pertinente a la Protección y Conservación de Patrimonio Histórico cultural fundamentado en las leyes vigentes.

### **1.3. Fundamento legal**

**El artículo 85 de la Constitución Política de la República de Panamá** establece que constituyen el patrimonio histórico de la Nación los sitios y objetos arqueológicos, los documentos, monumentos históricos u otros bienes muebles o inmuebles que sean testimonio del pasado panameño.

**El numeral 8 del artículo 257 de la Constitución Política de la República de Panamá** establece que pertenecen al Estado los sitios y objetos arqueológicos, cuya explotación, estudio y rescate serán regulados por la Ley.

**El artículo 1 de la Ley 14 de 5 de mayo de 1982**, modificada por la Ley 58 de 7 de agosto de 2008, establece que corresponde a la Dirección Nacional del Patrimonio Histórico el reconocimiento, estudio, custodia, conservación, administración y enriquecimiento del Patrimonio Histórico de la Nación

**La Ley 41 de 1 de julio de 1998** General de Ambiente de la República de Panamá establece en su Título IV, Capítulo II, las reglamentaciones que ordenan el proceso de evaluación de impacto ambiental.

La **Resolución N° AG-0363-2005 del 8 de julio de 2005** establece medidas de protección del patrimonio histórico nacional ante actividades generadoras de impacto ambiental.

La **Ley N°175 General de Cultura del 3 de noviembre del 2020**. Por la cual se crea el Ministerio de Cultura.

- c) **Ley 32 del 26 de marzo CONVENCIÓN DE LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL.**

## **2. PLANTEAMIENTO METODOLÓGICO**

Se implementarán dos fases:

### **Fase 1. Documentación histórica y arqueológica.**

- a) Realizar una búsqueda sobre las fuentes históricas (planos, fotografías, dibujos, mapas), arqueológicas, publicaciones y gacetas oficiales, lo que permitirá documentar la historia arqueológica dentro del área del proyecto en estudio.

### **Fase 2.**

- a) Efectuar un reconocimiento superficial y sub-superficial del área del proyecto en estudio. El registro prospectivo quedará registrado satelitalmente mediante Datum en las coordenadas WGS 84, y mediante tomas fotográficas. Se realizaron pocos sondeos dadas las condiciones pétreas de algunos tramos, así como de otras ya notablemente alteradas por actividades antrópicas.

## **3. ANTECEDENTES HISTÓRICOS Y ARQUEOLÓGICOS DEL GRAN DARIÉN**

El Gran Darién, como lo denominan conocidos arqueólogos en Panamá (Richard Cooke, Gladys Casimir de Brizuela, Beatriz Rovira), ocupa un horizonte arqueológico el cual es distinguido por las características particulares de sus tipos cerámicos. Sobre esto precisa la Dra. Beatriz Rovira:

“La distribución geográfica de estos estilos hablan de una homogeneidad que aún persiste en este periodo, aun cuando paralelamente va gestándose una diferenciación, a juzgar por la presencia de un estilo claramente oriental, como es la cerámica decorada con diseños en bajo relieve, fundamentalmente zoomorfos,

conocidos como Relief Brown Ware. Agrega Rovira; esta cerámica tiene una amplia distribución geográfica y se le encuentra, tal como se señaló en Panamá Viejo y Playa Venado. Fuera del área de estudio, en Miraflores, Sitio del Valle de Río Bayano a unos 9 Km. de Chepo, aparece en el relleno de tumbas tardías. Tiestos correspondientes a este tipo se han observado en las localidades de las tierras bajas de Panamá Oriental. Fue colectado también en las Islas de las Perlas y en Punta Patiño, Golfo de San Miguel. En el Noroeste de Colombia Reichel Dolmatoff reporta también esta cerámica en el Sitio de Cupica. Con una frecuencia relativa baja se registra en la Costa Arriba de Colón: Estos datos apuntan a sugerir de un área de interacción vasta, que comprende las tierras bajas orientales de Panamá hasta el Norte de Colombia, tanto en el sector Atlántico como en el Pacífico” (Rovira 1993).

Aun a pesar de estos avances en materia arqueológica, son pocos los proyectos logrados que permitan establecer enunciados concluyentes sobre el área cultural del Gran Darién. Richard Cooke propone este espacio geográfico como un área de interacción cultural denominándole “Gran Darién”. No obstante, no sólo han sido limitadas las excavaciones arqueológicas en esta área, sino que son incipientes las estrategias que tiene la arqueología panameña para poder consolidar un enfoque más holístico que permita establecer una aproximación etnohistórica para el entendimiento de estas antiguas sociedades en el Darién. Usualmente algunos investigadores proponen inferencias en torno a comparaciones de las evidencias arqueológicas y los datos etnohistóricos, pero sin los respectivos argumentos teóricos antropológicos, aún más, carentes de datos que otras disciplinas como la Antropología Física, la Genética y la Lingüística pudiesen aportar sobre el estudio del pasado de estas sociedades (Mora:2009).

Se han hecho investigaciones arqueológicas en lugares como Bahía de Panamá y Panamá Viejo (décadas de 1920 y 1960), Playa Far Fan, Madden en 1950, la costa pacífica del Darién en 1964, La Tranquilla, Miraflores (Cooke 1976), La Costa Arriba de Colón y Cúpica, entre otros (Marshall 1949; Lothrop 1950; Harte 1950; Mitchell 1962; MacGimsey 1964; Drolet).



El grupo de cerámica (prehispánica) predominante fue la denominada Roja Lisa. Es una cerámica sencilla, probablemente utilitaria, sin decoración más que el engobe, de pasta dura y densa, y relacionada con pequeñas ollas globulares con base redondeada, boca amplia y huellas de cocción en su cara externa. La cerámica de Miraflores, procedente de tres estructuras funerarias, resultó mucho más variada. En general se observó cerámica polícroma, utilizando negro, rojo y/o morado sobre engobe blanco o sobre la superficie natural, posiblemente del estilo Macaracas de la región central (900 a 100 de nuestra era), cerámica modelada con figuras de animales o casas en el cuello de las vasijas (éstas últimas similares a las encontradas en Martinambo y San Román), cerámica modelada en relieve, combinada con decoración incisa y que se ha hallado con frecuencia en Lago Madden, **Playa Venado** y Darién (*IRBW*- de Biese), cerámica con decoración incisa y excisa, que carece de modelado y, cerámica bicroma en zonas, con decoración zonificada mediante incisiones y engobe que contrasta (el diseño es pintado en negro sobre engobe rojo y delineado con incisiones) (Cooke 1973).

El tipo cerámico (con data prehispanica) que se relaciona con los hallazgos en este proyecto se ubican en el contexto arqueológico de Gran Darién. Esfera cultural en la cual se enumeran los distintos tipos cerámicos aquí descritos (Relief Incised Brown, Miraflores, Cupica).

### **3.1.Exploraciones marítimas al Océano Pacífico, según la documentación Etnohistórica:**

El estudio de la toponimia y cartografía colonial procura al menos establecer una aproximación a aquellos lugares o sitios de relevancia histórica –cultural, mediante labores de descarte y las herramientas paleográficas adecuadas a fin de complementar todos los detalles requeridos para dicho estudio.

El historiador Hernán Luis Torres, hace una referencia al Mapa Casa de Contratación (Mapa del cosmógrafo Diego Gutierrez-1562): “El Istmo de Panamá aparece lleno de topónimos importantes: Carabaro, Darién, Acla, Panamá, Taboga, Baragua, etc, junto a otros que no conocemos”. La prominencia con que aparece Panamá y Nombre de Dios, refleja su importancia como puntos terminales de conexión interoceánica. En 1562 el flujo de tesoros estaba a buen uso del Camino Real y esto empezaba a atraer la atención de los adversarios de España”. Hubo otros mapas posteriores (Geografía y Descripción de las Indias); estudiados también por el cosmógrafo Antonio de Herrera y Tordecillas”. Cabe anotar, en este caso; por cuestiones estratégicas económicas y militares, ocurren intencionalmente omisiones de posicionamientos topográficos en la cartografía colonial: como en el caso del mapa aquí descrito (Ver **ANEXO**): “Hacia la parte del Istmo, nótese la falta del Rio Tuira, más sin embargo; uno menos importante aparece: el Congo. El Tuira era la entrada al Darién, y sus legendarias minas del Espíritu Santo, en Santa Cruz de Caná. Las Islas de las Perlas (Océano Pacífico) tampoco aparecen; estas eran un sitio estratégico para atacar los galeones de los tesoros provenientes del Perú”. **Hernán Arauz Apud Sebastián Díaz de Razón Cartográfica**): “Las políticas para el control de la información geoestratégica se volvió más evidente en el Consejo de Indias, quienes bajo ninguna circunstancia iban a incluir en mapas públicos las coordenadas del Nuevo Mundo adquiridas bajo su programa de cosmografía, que eran sin dudas las más precisas de su tiempo” (**Hernán Luis Torres 2016: Pp- 61, 62, 63**).

Entre otros datos en apoyo a estos argumentos; en la obra citada aquí citada; Hernán Torres señala: “En 1681, aparece la edición en castellano titulada “**Piratas de la América** (traducida por Alonso de Buena –Maison). En ella aparece el mapa de delineación del Istmo de Tierra Firme (17 X 28 cm). ...Esta versión española fue impresa en varias ediciones holandesas del *De Americanesche Zeeroovers* desde 1746 a 1775 (*Ref Kapp*). Esta edición de 1681 difiere de otras al mostrar **cuatro barcos en el lado pacífico** (Ver **ANEXO**)

### **3.2. Las Explotaciones españolas en Territorio Cueva de algunas Islas del Pacífico y su relevancia histórica en las fuentes documentales etnohistóricas**

Los antropólogos Kathleen Romoli (1985), Gladys Brizuela de Casimir (2004), Adrián Mora (2009), y el no menos reconocido James Howe; han expuesto datos e hipótesis sobre los grupos indígenas del periodo de Contacto Español, los grupos de Habla de Cueva; en particular a esto, basado en sus características culturales; la antropóloga Gladys Brizuela, define su territorio en la parte norte de Colombia, ocupando la provincia de Darién hasta el sur de Chame; contemplando igualmente las islas del Pacífico, cercanas a la Bahía de Panamá (Taboga, Otoque, isla Melones, Taboguilla), hasta el archipiélago de las Islas de las Perlas. Gladys de Brizuela señala:

“En su territorio había otros recursos sometidos a explotación, como los bancos de perlas del archipiélago, pepitas de oro en montañas.”. La autora menciona también señala que los colonos españoles se valieron de mecanismos represivos de aniquilación indígena mediante el sometimiento, torturas, acciones depredadoras, rescates, extenuantes explotaciones de perlas, como la isla de Teraqueri, (ubicada en el Océano Pacífico), y sobre estas, las encomiendas” (Gaspar de Espinosa, Gonzalo de Badajoz, Balboa, etc).

**Cuadro 2. Censo de 1522 de acuerdo a datos de Jopling, 1991**

Cacique	Hombres	Mujeres	Muchachos	F/Trabajo	Población
Arocos	172	147	35	319	354
Chagre	112	103	28	215	243
Chame	178	152	68	330	398
China	478	406	137	904	1041
Chachoma	485	470	108	955	1063
Chepo	123	109	13	232	245
Mahé	303	198	76	501	577
Pacorá	115	119	90	234	324
Panamá	41	47	19	28	107
Paruracá	33	33	7	66	73
Pasaga	105	103	46	208	254
Perequete	38	32	8	70	78
Petra	108	83	39	191	230
Tabore	109	112	45	221	266
Taboga	84	132		206	206
Penonomé	208	162	103	370	473
Susy	354	254	126	608	734
Totonaga	258	198	41	466	507
Otoque	17	13		30	30
Tubanamá	463	422	124	885	1009
Yei	28	35	17	66	80
<b>Total</b>	<b>3822</b>	<b>3340</b>	<b>1130</b>	<b>7162</b>	<b>8292</b>

**Figura 3.** Censo de 1522 (según datos de Carol Joppling).

Fuente: indios y negros del Panamá en los Siglos XVI y XVII: Selecciones de los documentos del AGI.

En la obra del profesor Luis Blas Aritio, llamada **vasco Nuñez de Balboa: La Crónica de los cronistas de Indias**, son expuestos claros de motivos de las explotaciones comerciales no sólo en Tierra Firme, sino en islas del Mar Pacífico:

*“Además de ese interés casi obsesivo por el oro, la obtención de perlas, como señaló Las Casas (Fray Bartolomé), este estuvo entre los objetivos primario para los españoles: “ Como después del oro, la riqueza de las perlas, que Vasco Núñez había descubierto, cuando descubrió (Sic) la mar del sur, y lo había escripto al rey, por aquella tierra sonaba, y Pedrarias, no menos deseos de henchirse dellas que de oro hartare no se olvidaba, envió a un Gaspar de Morales con 60 hombres, que fuese a la mar del Sur, y pasase a las islas que llamaban los indios de Teraqueri, la última aguda, que después de las Perlas se llamaron, en especial una que llamaban la Isla Rica, y trabajase de haber cuántas pudiese, porque en Castilla las buenas son muy preciadas y oro es lo que vale” (Luis B. Aritio 2014: 348).*

Sobre la entrada de Gaspar de Morales al archipiélago de las Perlas; señala Aritio: “Gaspar de Morales y sus hombres no sólo fueron acogidos magníficamente por estos caciques, sino que encontró entre ellos cuanta colaboración necesitó para alcanzar la Isla Rica en el archipiélago de las Perlas” (Op cit: 348). Las fuentes documentales no dejan la menor duda sobre la explotación marítima en estas islas del pacífico; como a continuación lo describe Gonzalo Fernández de Oviedo en su conocida ***Historia general y natural de las Indias, islas y tierra firme del mar océano***: Oviedo relata acontecimientos que van de 1492 a 1549 haciendo alusión explícita al archipiélago, su ubicación dentro de las provincias de Cueva (incluyendo láminas ilustrativas del modo de vida de este grupo en general) y los primeros contactos:

*“El capitán Gaspar de Morales, criado e primo de Pedrarias, que fue a la mar del Sur e a la Isla Rica de las Perlas, pasó (sic) a ella e rovió muchas perlas allí, é mucho oro en las provincias é caciques, por donde anduvo. E por escurecer el descubrimiento, que avia fecho de aquella mar é islas Vasco Nuñez de Balboa, comenzó a tomar possesiones por auto de escribano, assi en las islas como en otras partes, pidiendo testimonios en nombre de Sus Alteças é del gobernador Pedrarias Dávila”(Sic).*

Por otra parte, queda por demostrar como la Cultura Material de las colonias españolas, deja evidencias arqueológicas de estas actividades de trasiego marítimo en algunas Islas del Océano Pacífico, y que relevancia arqueológica / antropológica pudiese proponer su estudio dentro del Territorio Insular Cultural Cueva; (es decir; las islas del Golfo de Panamá, y al Este septentrional de las Islas de las Perlas) en las exploraciones de la Arqueología Sub-Acuática.

### 3.3.El Galeón San José: El caso de un naufragio en las aguas del Mar Pacífico panameño, y sus repercusiones en la arqueología Sub-Acuática

El Historiador español Carlos León Amores, escribió sobre un artículo en la Revista Magallánica: Historia moderna, sobre el galeón San José naufragó en el golfo de Panamá en 1631, navegando junto al galeón Nuestra Señora de Loreto, iniciando desde el puerto del Callao, en Lima de Perú, hasta Puerto de Perico, en Panamá; describiré algunas circunstancias de su naufragio y sus expolios desde su hallazgo en 2003. Citando textualmente la **Revista Magallanica- Historia Moderna: 6 / 11** (Dossier):

“El naufragio del galeón San José, ocurrido el 17 de junio de 1631, fue una pérdida crucial para los intereses de la Corona española y de los particulares que embarcaron sus pertenencias en él. En palabras del historiador panameño Alfredo Castillero, “la pérdida del San José constituye el más catastrófico de los naufragios que ocurrieron en aguas panameñas durante el período colonial”. Este naufragio obligó a mejorar la descripción de la costa que hasta entonces se tenía. De hecho, aquel mismo año, el piloto mayor de Panamá, Diego Ruiz de Campos, escribió por fin el derrotero más completo que se ha localizado de estas costas pacíficas de Panamá en el siglo XVII y situó por primera vez el bajo en el que colisionó la almiranta (**CASTILLERO CALVO, 2006:675**)”.

Según la investigación de Amores, el testimonio de Bernardino Hurtado de Mendoza ofrece detalles de sumo interés sobre dicho naufragio:

Señala Amores: “A la altura de punta Tortuga, pusieron rumbo en línea recta hasta el cabo Corrientes. Tal y como declaró Bernardino, las dos naves navegaban “tan compañeras ambas naos que cada mañana hablaba la Almiranta con la Capitana y cada tarde pedía el nombre sin necesidad de arriar velas”. Prosiguiendo... *Según su relato y el de varios testimonios de pasajeros y marinos embarcados, el 17 de junio, los dos barcos y la pequeña lancha, mandada por el capitán Romero, que navegaba por delante, avistaron a babor la isla de La Galera, a unas dos leguas, y*

a estribor la punta Garachiné, extremo sur del Golfo de San Miguel. Estas enfilaciones eran la señal inequívoca de que entraban en el Golfo de Panamá por el lugar correcto, dejando la zona de bajos peligrosos a la parte contraria de la isla de La Galera, hacia el oeste. Desde aquella enfilación ya solo quedaban 35 leguas para llegar a su puerto de destino. **(Revista Magallánica- Historia Moderna)**

*“Según el testimonio de Francisco Benítez, el agua comenzó a entrar, el casco se abrió y el agua llegó en poco tiempo hasta las escotillas inundando las bodegas. El galeón estaba anegado. Antonio Ruiz describe que “la gente, por estar el agua sobre los castillos de popa y proa, se fue acomodando en el costado del dicho galeón y bauprés de él”. 8 Volvieron a disparar piezas de artillería y también descargas de mosquete para pedir socorro a la capitana. Entonces, decidieron cortar los mástiles y se dispusieron a echar un batel al agua. Esta tarea, como había ocurrido en la capitana, fue muy compleja, los cables alquitranados se resbalaban con las manos mojadas por los aguaceros que habían sufrido los últimos días de navegación. Al final lo consiguieron y el almirante ordenó al sargento que se embarcase en él y lo amarrase por popa. Mientras tanto, siguieron pidiendo ayuda”.*

La capitana ya había comenzado a navegar en dirección a Perico ( isla Perico). Francisco de Avendaño, embarcado en el Nuestra Señora de Loreto, dice que el día 19 vieron algo insólito: “las cubiertas de la nao perdida venían como siguiéndonos”.  
18 Lo mismo atestigua el capitán Antonio de León, quien dice que las cubiertas de la almiranta se movían “como siguiendo a nuestra Capitana”. Cuando se encontraban al norte de la Isla del Rey, desde la capitana enviaron la lancha para inspeccionar los restos flotantes del San José. Mientras tanto, el general había llegado al bajo en el que colisionó la almiranta, balizó con boyas el plan que estaba bajo el agua y sacó algunas barras de plata, concretamente 19, que recogieron un marinero y un grumete. Entonces planeó ir en el batel en busca de la capitana para traer cabos y después navegar hacia las cubiertas del San José para llevarlas a una zona limpia donde poder encallarlas y amarrarlas.( Op. Cit)

A continuación una lectura que el mencionado autor proporciona sobre la notificación del naufragio al rey, así como el respectivo reporte de objetos y valores del Galeón hundido:

*Carta al rey de España*

*“Dos días después de recibir la carta del presidente de la Audiencia de Panamá, el Virrey de Perú, conde de Chinchón, escribió al Rey de España, Felipe IV para darle cuenta de lo sucedido a la almiranta destacando en esta misiva la singularidad del naufragio y subrayando que jamás había habido durante su mandato en Perú un accidente de tal envergadura. Apesadumbrado por lo acontecido, el Virrey trata de explicarle al Rey de España que había recopilado todos los testimonios del naufragio para efectuar el correspondiente juicio ante la Audiencia. En la misma carta, el Virrey habla de la pérdida material y de la compensación entre la carga registrada y la que iba sin registrar.*

El cargamento declarado del San José estaba formado por 1.417 barras de plata, 416 cajones con pesos de a ocho, 73.436 reales de a ocho en talegas, 27 piñas de plata y 1.500 marcos de plata, además de las 28 piezas de artillería. En opinión de Juan Antonio Suardo, que describe la partida desde Lima, comenta que la almiranta llevaba uno de los cargamentos más ricos enviados a España y mucho oro y plata sin registrar.

Sobre el galeón, el propio Virrey dice lo siguiente:

*“el buque, aunque estaba fuerte y bien reparado, había veinte años que servía y no le ayudó nada a resistir los embonos que se le hicieron, porque en efecto vienen a ser dos géneros de fábricas. Si ahora se tasara fuera en mucho menos de los que a V.M. le costará cualquier otro que se haga, pero durará más tiempo. Y de veintiocho piezas de artillería que llevaba, quedaban ya aboyadas o fuera del agua las veinticuatro, y muchas de sus balas y mosquetes, jarcia y pernería, que excusará*



*buena parte de gasto si se hubiera de comprar, y juzgo que después se toparán otras cosas.” (Carta del Virrey del Perú... Op. Cit).*

Basado en la misma fuente; Amores proporciona más detalles sobre las actividades marítimas españolas en el Mar Pacífico:

*“Desconocemos si, como dice el general, el piloto mayor de Panamá conocía la existencia de este peligroso bajo y no dio avisó para incluirlo en las cartas y derroteros. Lo que sí está claro es que este accidente obligó a Diego Ruiz de Campos a escribir un magnífico derrotero de las costas pacíficas de Panamá, publicado el mismo año del naufragio y conservado actualmente en la Biblioteca Nacional de Madrid, que estamos transcribiendo y estudiando actualmente para comprender mejor el paisaje marítimo panameño en el siglo XVII. Si las indicaciones que aporta Diego Campos en su derrotero hubieran sido transmitidas antes a los galeones de la Armada del Mar del Sur, el San José habría llegado al Puerto de Perico sin ningún percance. La detallada descripción de la costa hecha por Campos y los mapas y croquis que acompañan su derrotero dejan claro el lugar por el que hay que pasar para llegar a Panamá y hace especial hincapié en que hay que navegar pegados a tierra firme y no a la isla Galera, exagerando incluso la cantidad de bajos que hay junto a esta isla” (Op cit) ..... En definitiva, el naufragio del San José es el mejor testimonio arqueológico de los galeones de la Armada del Mar del Sur. Un accidente perfectamente evitable si el bajo con el que colisionó hubiera estado cartografiado y avisado antes de que el Nuestra Señora de Loreto y el San José surcasen aquellas aguas” (El naufragio del Galeón San José (Panamá 1631), Revista Magallánica 2019.*

### **3.4. Apuntes históricos de sobre la Urbe Canalera: (fines de Siglo XIX hasta el XX)**

El Historiador Dr. Alfredo Castillero nos señala en su obra Historia General de Panamá: Volumen 3. Tomo 2 (El Siglo XX) 2014: “El Istmo Central de Panamá habría servido al transporte interoceánico durante toda la Era del predominio del mercantilismo español, y a mediados de siglo, ferrocarril Panamá-Colón en único éxito técnico y económico”. Prosiguiendo a Castillero: “Al finalizar el siglo XIX, los Estados Unidos disponían de un territorio enorme y habían incrementado la disponibilidad de mano de obra con la atracción de millones de inmigrantes. Su riqueza comenzaba a basarse en la industria, aunque era el más grande productor de alimentos y materias primas agropecuarias”.

“Entre las consideraciones que favorecieron la ruta del Canal de Panamá, estuvieron la presencia de un ferrocarril transístmico, la existencia de Bahías Terminales profundas y abrigadas, la menor duración de los trabajos, una travesía más rápida y una ruta más corta, más recta y menos exigente en esclusas” (**IBID CASTILLERO 2014: 98**). “El proyecto luego de afinamientos, consistió en una zanja a nivel en el Caribe, un gran lago artificial en Corte Culebra, y un pequeño lago artificial cerca del acceso del Pacífico. Para enlazar estas estructuras ubicadas a diferentes alturas, se concibieron 3 juegos de esclusas a doble vía. Después de tantas indecisiones, el proyecto resultó ser altamente similar al concebido por la Compañía Nueva en 1898. Al aproximarse la conclusión del año 1906, la fase preparatoria del Canal a esclusas había concluido (**IBID CASTILLERO 2014: 100**).

### **3.5. Muelle en la Calzada de Amador**

La Calzada de Amador es una vía que conecta la parte continental de la ciudad de Panamá con cuatro islas del océano Pacífico, las cuales forman un pequeño archipiélago. Las islas que conforman dicho archipiélago son Naos, Perico, Culebra y Flamenco. La vía comienza en una zona cercana a la entrada sur

del Canal de Panamá en áreas del corregimiento de Ancón. El camino tiene 6 kilómetros de largo y es conocido como la Calzada de Amador, o "Causeway"

Esta calzada fue construida en 1913, con rocas excavadas del Corte Culebra durante la construcción del Canal de Panamá. El sitio formaba originalmente parte de un conjunto militar estadounidense conocido como Fuerte Amador, establecido para proteger la entrada al canal. El lugar fue transformado en una floreciente atracción turística, después de que estas áreas fueron revertidas en virtud de los Tratados Torrijos-Carter. Algunos vestigios de las instalaciones militares todavía pueden observarse en dichas islas.

De 1915 hasta la Segunda Guerra Mundial, las islas que formaban la Calzada de Amador se utilizaban para defender el Canal. El Fuerte Amador y el Fuerte Grant fueron dos antiguas bases militares estadounidenses construidas para proteger la entrada sur del Canal de Panamá. Amador estaba ubicado bajo el Puente de las Américas, mientras que Grant consistía en unas tres islas cercanas a la costa, unidas al primero mediante la calzada de igual nombre. Los fuertes fueron devueltos a Panamá el primero de octubre de 1996 y el Fuerte Sherman el 30 de junio de 1999. En fechas posteriores, sucede la construcción del Relleno Figali, la cual fue suspendida por las autoridades gubernamentales correspondiente a ese entonces.

#### 4. RESULTADOS DE PROSPECCION ARQUEOLÓGICA

El área de Impacto Directo del polígono del proyecto descrito ocupa una superficie de 17,133.15 m<sup>2</sup> (Diecisiete mil ciento treinta y tres punto quince metros cuadrados). El polígono presenta alteraciones antrópicas de vieja data. Tramos empedrados, pisos de concreto (área para estacionamientos), antiguos depósitos de compañías constructoras (había sido preelaborado para la Construcción del Cuarto Puente sobre el Canal de Panamá). La vegetación en su mayoría son herbazales, malezas, y algunos árboles; observables crecieron sobre el relleno. En los extremos cercanos a la costa (dentro del polígono) se observaron acumulaciones rocosas de Corte Culebra (piedras calizas), así como escombros de zapatas de columnas de edificios de una o dos plantas, vigas, etc.



**Fotos 1, 2.** Tramos muestreados dentro del polígono del proyecto



**Fotos 3, 4, 5, 6, 7, 8** Tramos muestreados dentro del polígono del proyecto (Muestreo por sondeos, y Observación Superficial.)



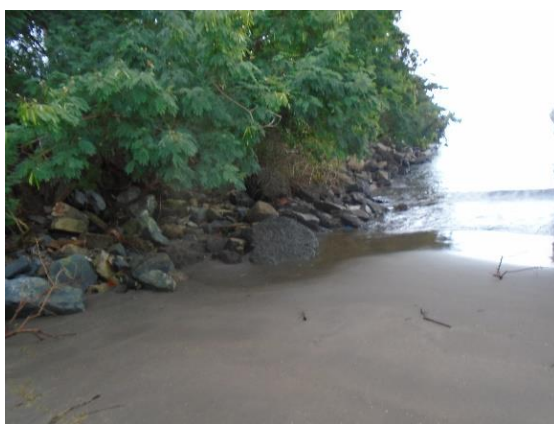


**Fotos 9, 10, 11, 12, 13, 14** Exploración y sondeos en poligono del proyecto





**Foto 15.** Foto demuestra escombros base de columna de edificio (S. XX); junto al resto depositado en area de relleno (Figali) . Estratos de relleno y escombros, detectable en sondeos a escasos 20cms.



**Fotos 16, 17, 18, 19** Tramos explorados en polígono de proyecto.

A continuación las coordenadas satelitales tomadas durante la prospección arqueológica.

<b>Coordenadas satelitales</b>	<b>Nomenclatura</b>	<b>Descripción</b>
0660148 / 0988163	1751	Obs. Sup. Relleno material deposicionado (Herbazales, Hierbas altas, paja canalera)
0660152 / 0988156	1750	Obs. Sup. Relleno material deposicionado Herbazales, hierbas altas, paja canalera)
0660150 / 0988153	1748	Obs. Sup Relleno material deposicionado Herbazales, hierbas altas, paja canalera)
0660141 / 0988141	1745	Obs Sup. Herbazales, hierbas altas, paja canalera)
0660132 / 0988137	1741	Sondeo (0cm-20cm) Relleno
0660123 / 0088132	1740	Sondeo (0cm-20cm) (0cm-20cm)
0660112 / 0988130	1739	Obs. Sup. Herbazales, hierbas altas, paja canalera)
0660104 / 0988133	1737	Sondeo
0660053 / 0988134	1735	



		Obs. Sup. Herbazales, hierbas altas, paja canalera)
0660038 / 0988127	1733	Obs. Sup. Herbazales, hierbas altas, paja canalera
0659990 / 0988131	1730	Obs. Sup. Herbazales, hierbas altas, paja canalera)
0659970 / 0988194	ZANJA	Obs. Sup. Herbazales, hierbs altas, paja canalera)
0660014 / 0988212	1727	Obs. Sup. Relleno (piso)
0660126 / 0988203	1725	Obs. Sup. Relleno (piso)
0660125 / 0988209	Rell	Obs. Sup. Relleno (piso)
0660149 / 0988209	1721	Obs. Sup. Relleno (piso)
0660149 / 0988210	1719	Obs. Sup. Relleno (piso)
0660156 / 0988222	1717	Obs. Sup. Relleno (piso)
0660157 / 0988220	1716	Obs. Sup. Relleno (piso)
0660158 / 0988221	PRQYYZ	Obs. Sup.
0660017 / 0988115	1755	Obs. Sup. Herbazales, hierbas altas, paja canalera)
0660016 / 0988115	1756	Obs. Sup. Herbazales, hierbas altas, paja canalera)
0660028 / 0988112	1757	Obs. Sup. Herbazales, hierbas altas, paja canalera)
0660042 / 0988113	1758	Obs. Sup. Herbazales, hierbas altas, paja canalera)
	1759	Sondeo

0660058 / 0988116		(0cm-20cm) (0cm-20cm)
0660086 / 0988118	1762	Obs. Sup
0660111 / 0988118	1764	Obs. Sup. Herbazales, hierbas altas, paja canalera)
0660065 / 0988119	1768	Obs. Sup. Herbazales, hierbas altas, paja canalera)
0660057 / 0988116	1769	Obs. Sup
0660045 / 0988112	1770	Obs. Sup
0660036 / 0988111	Playa	Obs. Sup.

**En sector terrestre del poligono del proyecto; no hubo hallazgos arqueologicos** en ninguna de las pruebas de muestreo realizadas dentro del poligono del proyecto. Por otra, según el equipo que realizó la bartimetría subacuatica, **no se detectaron indicios de hallazgos cuturales dentro del área subacuatica del proyecto.**

## 5. CONSIDERACIONES Y RECOMENDACIONES

La prospección arqueológica terrestre dentro del terreno de relleno de la calzada de Amador, **no denoto hallazgos culturales de relevancia arqueológica**, dadas las condiciones del polígono como parte de un espacio deposicionado de relleno (de material extraído de cortes para consolidación de material petreo rocoso; hoy conocido como el relleno de Amador. Adicional a esto, según el equipo de Batimetría los resultados fueron negativos al no identificar “Hallazgos” en el fondo marino. (Ver Informe de Batimetría ).

No obstante, dado los antecedentes de trasiego de embarcaciones desde tiempos coloniales (XVII), o postreros a este; S. XVIII, XIX, o aún XX en sectores del Oceano Pacifico (Ver **Antecedentes Históricos y Arqueológicos Gran Darien**); se deben guardar las respectivas cautelas bajo medidas de mitigación ante cualquier posibilidad de hallazgos culturales subacuáticos que se realicen en impacto del proyecto al fondo de lecho marino.

Dentro de mis responsabilidades como profesional de la antropología, y con registro de consultor arqueológico **Reg: 15-09 DNPC**; cumplo con la entrega de un informe arqueológico, con material de investigación etnohistórica e histórica de temática subacuática, como referencia adicional para el manejo de investigaciones requeridas para este proyecto. Por lo tanto, recomiendo, en caso fuese necesario, y por actividad que se realice en el fondo marino subacuático que tenga impacto dentro del polígono marino del proyecto, se debe contratar a un antropólogo o arqueólogo con apoyo de especialista explorador subacuático, o en caso fuese posible un arqueólogo subacuático; que proponga las directrices adecuadas a implementar en el proyecto (con la debida coordinación de la Dirección Nacional de Patrimonio Cultural) para la preservación y conservación de bienes culturales protegido por la **Ley Nº175 General de Cultura del 3 de noviembre del 2020**, por el cual se modifica **el artículo 5 de la Ley 14 del 5 de mayo de 1982; y la Ley 32 del 26 de marzo CONVENCIÓN DE LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL.**

## 6. BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

Amores, Leon Carlos 2019	“El naufragio del Galeón San José (Panamá, 1631) Pasado, presente y Futuro”. <b>Revista Magallánica</b> ( julio a diciembre de 2019) Instituto Nauta; Real Academia de la Mar, España
Aritio, Luis Blas 2014	<b>Vasco Nuñez de Balboa: La Crónica de los Cronistas de Indias</b> Ediciones Balboa, 2014
Casimir de Brizuela, G. 2004	<b>El Territorio Cueva y su transformación en el siglo XVI.</b> Universidad de Panamá. Instituto de Estudios Nacionales (IDEN). Universidad Veracruzana.
Castillero Alfredo C. 2004	<b>Historia General de Panamá.</b> Centenario de la República de Panamá. Vol. II El Siglo XIX Comité Nacional del Centenario Panamá 2004
Cooke Richard 1973	“Informe sobre excavaciones en el Sitio CHO 3. Río Bayano”. <b>Actas del IV Simposium Nacional de Antropología, Arqueología y Etnohistoria de Panamá.</b> Universidad de Panamá.
Dolmatoff Reichel 1962	“Notas etnográficas sobre los indios del Chocó”. <b>Revista Colombiana de Antropología.</b> Vol. IX Bogotá Colombia.
Drolet. R. Slopes 1980	<b>Cultural Settlement along the Moist Caribbean of Eastern Panama.</b> Tesis Doctoral. University of Illinois.
Fernández Martín 1829	Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde finales del siglo XV. Tomo III (viajes menores y de Vespucio, población en Darién) (sic). Imprenta Madrid.
Fernández de Oviedo G. 1853	<b>Historia Natural y General de las Indias, Islas y Tierra Firme del Mar Océano.</b> Imprenta de la Academia de Historia Edit. José Amador de los Ríos. Madrid, España.
Fitzgerald Carlos 2007 2011	<b>Proyecto Cinta Costera y Nueva Viabilidad.</b> <b>Cintas Costeras II, III.</b> <b>Constructora Norberto Odebrecht S.A</b>
Mendizábal Tomas 2018	<b>Informe de antecedentes históricos proyecto de revitalización urbana El Terraplén, Casco Antiguo de la Ciudad de Panamá</b> <b>2018</b>

Mora Adrián 2009	<b>Estudio Preliminar Etnohistórico de las Sociedades Indígena del Este de Panamá durante el Periodo de Contacto.</b> (Trabajo de graduación) Universidad de Panamá.
2011	<b>Prospección arqueológica en la Isla de Taboga, Terrenos de la APAT, Sector de Barlovento y la Isleta El Morro.</b> Promovido por la Alcaldía de Taboga, los HD.DD Hernán Delgado, y Adolfo Valderrama Panamá
2013	<b>Construcción de las Nuevas Facilidades para el manejo, almacenamiento y Mezcla de Etanol con la Gasolina en la Terminal de Combustible de Bahía Las Minas.</b> Estudio de Impacto Ambiental
Rissolo Dominic et Delgado James 2009	<b>Resultados de Reconocimientos Arqueológicos Subacuáticos, El Río Chagres y el Arrecife Lajas, República de Panamá.</b> Informe Técnico al Instituto Nacional de Cultura. 2009
Romoli Kathleen 1987	<b>Los de la Lengua Cueva: los grupos indígenas del Istmo Oriental en la época de la Conquista Española.</b> Instituto Colombiano de Antropología e Instituto Colombiano de Cultura, Bogotá.
Torres Arauz Hernán 2014	<b>Los Mapas Antiguos de Panamá y Darién: Cum Terres Adjaentibus 1503-1879</b> Editorial Universitaria Carlos Gasteozoro Panama 2014
1972	“Informe preliminar sobre los sitios arqueológicos de Chepillo, Martinambo y Chechebre en el Distrito de Chepo. Provincia de Panamá. <b>Actas del II Simposium Nacional de Antropología, Arqueología y Etnohistoria de Panamá.</b> INAC.

## **ANEXO**

## Vistas satelitales de prospección arqueológica PELICAN TERMINAL



Fuente: Trabajo de Campo / Google Earth



Fuente: Trabajo de Campo / Google Earth



**LOCALIZACIÓN REGIONAL:**  
ESCALA 1:30 000

**NOTA:** 4242 I NI  
SERIE: E862

**DETALLE DE AMARRE:**  
ESCALA 1: 2 500

**AREA DE LA AUTORIDAD MARITIMA DE PANAMA OCUPADA POR EL CONSORCIO PANAMA CUARTO PUNTE**

**AREA DE LA AUTORIDAD MARITIMA DE PANAMA OCUPADA POR LA SOCIEDAD ININCO, S.A.**

**HUELLA TOTAL DEL PROYECTO**  
SUPERFICIE: 17,133.15 m<sup>2</sup>

**BAHIA DE PANAMA**

**AVENIDA AMADOR**

**ESCALA 1: 600**  
**ESCALA NUMERICA 1 cm : 6 m**

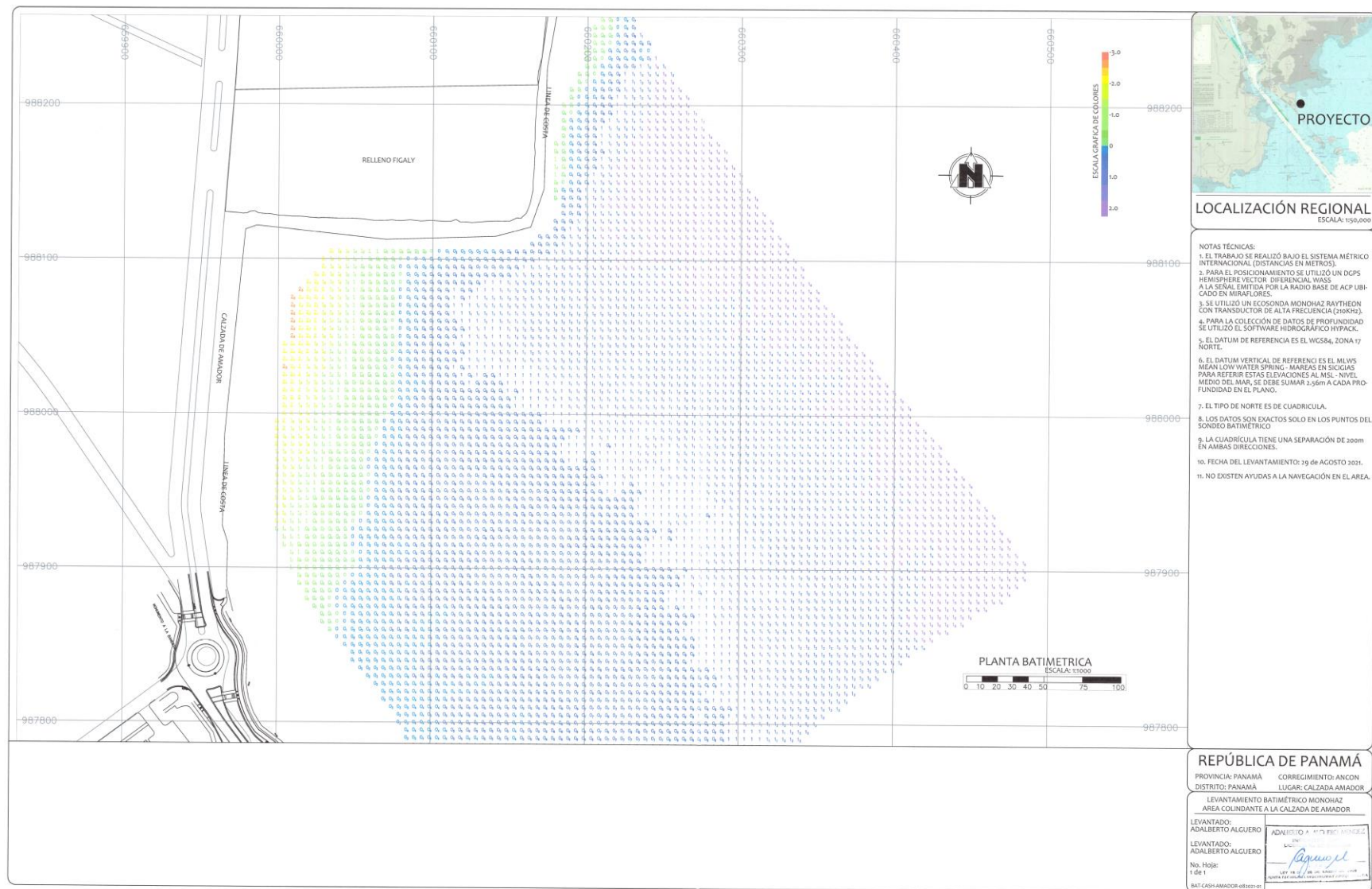
TABLA DE DATOS		
POLIGONO HUELLA DEL PROYECTO		
ESTE	NORTE	PTO
659987.61	988209.20	P1
659984.83	988175.42	P2
660109.68	988178.50	P3
660109.68	988136.77	P4
659984.83	988134.38	P5
659984.83	988113.51	P6
660125.37	988113.51	P7
660125.37	988098.51	P8
660190.32	988098.51	P9
660190.32	988178.21	P10
660240.47	988178.21	P11
660240.47	988210.75	P12
660175.32	988209.83	P13
660043.39	988210.33	P14

**DETALLE DE AREA:**  
AREA DE FONDO DE MAR: 17,133.15 m<sup>2</sup>

**LINDEROS:**  
NORTE: AREA DE LA AUTORIDAD MARITIMA DE PANAMA OCUPADA POR CONSORCIO PANAMA CUARTO PUNTE  
ESTE: BAHIA DE PANAMA  
SUR: BAHIA DE PANAMA  
OESTE: AREA DE LA AUTORIDAD MARITIMA DE PANAMA OCUPADA POR LA SOCIEDAD ININCO, S.A Y AVENIDA AMADOR

**NOTAS:**  
1. SE UTILIZO EN NORTE DE CUADRECUA.  
2. EL POLIGONO SE ENCUENTRA PARCIALMENTE CERCADO.  
3. TODOS LOS VERTICES ESTAN DEBIDAMENTE MONUMENTADOS CON PINES DE ACERO.  
4. LAS COORDENADAS ESTAN BASADAS EN EL SISTEMA DE PROYECCION UTM, DATUM WGS-84, ZONA 17 N.  
5. LAS COORDENADAS SE OBTUVIERON MEDIANTE UN GPS DIFERENCIAL MARCA: SOUTH, MODELO: G1 PLUS GNS.  
6. LAS DISTANCIAS ESTAN DADAS EN METROS Y LOS ANGULOS EN GRADOS.  
7. LOS PUNTOS DE CONTROL PARA EL AMARRE SON LOS SIGUIENTES:  
ROTONDA 1: N 985493.448 Y E 662216.131  
ROTONDA 2: N 985269.565 Y E 662478.970

33



Fuente: Proporcionado por la empresa promotora

## Plano de Batimetría en proyecto Pelican Terminal