

Angel Rubio
La ciudad de Panamá



Biblioteca de la Nacionalidad
AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ









La Ciudad de Panamá



Bajo criterio editorial
se respeta la ortografía de los textos
que presentan arcaísmos
propios de su Edición Príncipe.

Por la naturaleza de este proyecto editorial,
algunos textos se presentan
sin ilustraciones y fotografías
que estaban presentes en el original.

•••••

Ángel Rubio
La Ciudad de Panamá



Biblioteca de la Nacionalidad

AUTORIDAD
DEL CANAL DE PANAMÁ
PANAMÁ 1999



Editor

Autoridad del Canal de Panamá

Coordinación técnica de la edición

Lorena Roquebert V.

Asesoría Editorial

Natalia Ruiz Pino

Juan Torres Mantilla

Diseño gráfico y diagramación

Pablo Menacho



711.11

R896

Rubio, Ángel

La ciudad de Panamá/Ángel Rubio.— Panamá: Autoridad del Canal, 1999.

310 págs.; 24 cm.— (Colección Biblioteca de la Nacionalidad)

ISBN 9962-607-19-1

1. URBANISMO—PANAMÁ

I. Título

La presente edición se publica con autorización de los propietarios de los derechos de autor.

Copyright © 1999 Autoridad del Canal de Panamá.

Reservados todos los derechos.

Prohibida la reproducción total o parcial de este libro, por cualquier medio, sin permiso escrito del editor.

La fotografía impresa en las guardas de este volumen muestra una vista de la cámara Este de las esclusas de Gatún, durante su construcción en enero de 1912.



**BIBLIOTECA
DE LA NACIONALIDAD**

**Edición conmemorativa
de la transferencia del Canal a Panamá
1999**

BIBLIOTECA DE LA NACIONALIDAD

A esta pequeña parte de la población del planeta a la que nos ha tocado habitar, por más de veinte generaciones, este estrecho geográfico del continente americano llamado Panamá, nos ha correspondido, igualmente, por designio de la historia, cumplir un verdadero ciclo heroico que culmina el 31 de diciembre de 1999 con la reversión del canal de Panamá al pleno ejercicio de la voluntad soberana de la nación panameña.

Un ciclo incorporado firmemente al tejido de nuestra ya consolidada cultura nacional y a la multiplicidad de matices que conforman el alma y la conciencia de patria que nos inspiran como pueblo. Un arco en el tiempo, pleno de valerosos ejemplos de trabajo, lucha y sacrificio, que tiene sus inicios en el transcurso del período constitutivo de nuestro perfil colectivo, hasta culminar, 500 años después, con el logro no sólo de la autonomía que caracteriza a las naciones libres y soberanas, sino de una clara conciencia, como panameños, de que somos y seremos por siempre, dueños de nuestro propio destino.

La **Biblioteca de la Nacionalidad** constituye, más que un esfuerzo editorial, un acto de reconocimiento nacional y de merecida distinción a todos aquellos que le han dado renombre a Panamá a través de su producción intelectual, de su aporte cultural o de su ejercicio académico, destacándose en cada volumen, además, una muestra de nuestra rica, valiosa y extensa galería de artes plásticas.

Quisiéramos que esta obra cultural cimentara un gesto permanente de reconocimiento a todos los valores panameños, en todos los ámbitos del quehacer nacional, para que los jóvenes que hoy se forman arraiguen aún más el sentido de orgullo por lo nuestro.

Sobre todo este año, el más significativo de nuestra historia, debemos dedicarnos a honrar y enaltecer a los panameños que ayudaron, con su vida y con su ejemplo, a formar nuestra nacionalidad. Ese ha sido, fundamentalmente, el espíritu y el sentido con el que se edita la presente colección.

Ernesto Pérez Balladares
Presidente de la
República de Panamá



Ángel Rubio y su obra geográfica en Panamá

POR ALBERTO A. MCKAY

Ángel Rubio, geógrafo panameño de origen español que vivió de 1901 a 1962, fue uno de los escritores del medio istmeño más prolíficos y un científico exitoso en el empeño de colaborar en España con el desarrollo de la Geografía moderna, de establecer las estructuras de esta ciencia en Panamá y de participar en el progreso inicial del Instituto Panamericano de Geografía e Historia. Fue educador, administrador e investigador en España y América y, en Panamá, precursor del ejercicio de la Geografía Profesional.

La Geografía, ciencia de la superficie o epidermis de la Tierra, es una creación de la antigua Grecia, conservada por la civilización árabe en la Edad Media, que resurgió en Europa con el Renacimiento. Sabios alemanes modernos de la talla de Alejandro Humboldt, Carlos Ritter y Federico Ratzel la dotaron de método científico y, secundados por intelectuales franceses, le proporcionaron profundidad académica. Las necesidades concretas de ciertos circuitos internacionales y de Estados modernos le demandaron a la Geografía aplicaciones prácticas que fomentaron su desarrollo en el siglo XX.

Los primeros esfuerzos geográficos en Panamá fueron aportes de exploradores y cartógrafos europeos de los siglos XVI, XVII y XVIII. En el siglo XIX, aparte del esfuerzo oficial neo-

granadino que contribuyó con los textos geográficos de Felipe Pérez y los mapas de Agustín Codazzi sobre Panamá, el cultivo de la Geografía alcanzó poco progreso en nuestro medio. A nivel internacional, sin embargo, el Istmo panameño fue objeto de minuciosos estudios que se debatieron en el *Congreso de Ciencias Geográficas Cosmográficas y Comerciales* de Amberes, 1871, y en otros más de igual orientación, uno de los cuales, el de París de 1879, aprobó el proyecto de abrir el actual Canal de Panamá.

Al independizarse Panamá de Colombia en 1903, la Geografía no tenía ninguna presencia en la administración y en los precarios sistemas científicos y educativos del país. Sin embargo, a causa de los antecedentes del siglo XIX, de la función internacional del territorio y del reto de fortalecer la educación, a esta ciencia se le reconoció su importancia. Así, la Geografía figuró en el currículo escolar de un nuevo y dinámico sistema educativo, hecho que fue complementado con los textos, sobre Panamá, de Ramón Maximiliano Valdés y José Daniel Crespo y los mapas de Manuel Valdés, Lemm y Villegas.

Pese a los avances arriba anotados, el país carecía de instituciones públicas o privadas de investigación geográfica y los escasos e incompletos centros educativos superiores no cultivaban la ciencia de la superficie terrestre. No obstante, la situación comenzó a cambiar a partir de 1935 al fundar el Presidente Harmodio Arias la Universidad de Panamá y al encargársele a ésta, en 1939, la formación de los profesores de educación secundaria en las diferentes especialidades académicas. Fue aquella la especial coyuntura que aprovechó el autor del que nos ocupamos para iniciar en Panamá su significativa obra científica y académica.

Ángel Rubio Bocanegra nació en Córdoba el 27 de junio de 1901. Hizo estudios primarios en su ciudad natal y los secundarios en Sevilla. En 1922, con premio extraordinario, recibió en la Universidad de Sevilla el título de Licenciado en Filosofía y Letras, Sección Historia, y de 1922 a 1924, realizó estudios de postgrado en la misma universidad que le permitieron ingresar

por concurso de oposición al Cuerpo Facultativo de Archivos Bibliotecarios y Arqueólogos. Al igual que en la Francia de fines siglo XIX, en la España de la época, a falta de geógrafos, la nueva ciencia de la Tierra era promovida por historiadores. Angel Rubio aprovechó la formación de su bachillerato en ciencias y las de su licenciatura y postgrado en letras para hacerse geógrafo. En efecto, de 1922 a 1936 fue profesor de segunda enseñanza en Geografía de colegios de Sevilla, Teruel, Cáceres y Barcelona; en 1930 ganó premio por los mapas que preparó para la Exposición Ibero-Americana de Sevilla; en 1931 fue catedrático de Geografía en la Universidad Central de Madrid y, de 1933 a 1936, en la de Barcelona.

Los vínculos de Ángel Rubio con Panamá se iniciaron en Madrid al contraer éste matrimonio con Eusebia Lasso de la Vega, hija de Melchor Lasso de la Vega, Embajador de Panamá en España. Pero el drama de la Guerra Civil determinó que el matrimonio se instalara en el Istmo en 1937. Desde entonces, hasta su deceso ocurrido el 30 de noviembre de 1962, el Profesor Rubio se esforzó en hacer grandes aportes a la educación y la ciencia en nuestro país.

En el campo educativo, Ángel Rubio se desempeñó como profesor de Geografía en el Instituto Nacional de 1937 a 1939 y como catedrático de esta disciplina en la Universidad de Panamá de 1939 a 1962. En esta institución fue también investigador, fundador de la carrera de Profesor de Geografía e Historia y Director del Departamento de Geografía, del que egresaron durante su administración 237 docentes. Además de sus aportes curriculares a los niveles medio y superior de la educación, Rubio produjo también textos y materiales didácticos entre los cuales se destacaron *Curso de iniciación de Geografía* (1946 y 1950) y el *Atlas geográfico elemental de Panamá* (1947, 1948 y 1950).

La obra más famosa y trascendente de Ángel Rubio, sin embargo, ha sido el conjunto de sus publicaciones que suman, entre 1919 y 1961, 105 títulos consistentes en ensayos, artículos, li-

bros, atlas e informes. La producción editada en España versó sobre Literatura, Archivología, Geografía y Cartografía Histórica. De ella, las obras más destacadas fueron *Mapas de las correlaciones toponímicas entre Extremadura y América* y *Mapas de las rutas y exploraciones de los conquistadores extremeños en Indias* premiadas en 1930. Al radicarse en Panamá, editó escritos para el público nacional y el interamericano que se imprimieron tanto en nuestro país como en Chile, Cuba, México, Brasil y Estados Unidos. Las publicaciones hechas en Panamá y América versaron sobre Historia, Antropología, Cartografía, Bibliotecología, Planificación y sobre todo Geografía. En esta última ciencia, hizo aportes en casi todas sus ramas. Así, en Geografía Física sobresalen *Regiones y comportamientos morfológicos del istmo de Panamá* (1946), importante por la clasificación de las formas propuestas con sus respectivas denominaciones; *Vegetación y paisajes vegetales panameños. Suelos* (1949); *El país natural* (1950) y *Los ríos panameños* (1956). En Geografía de la Población se destaca *La dispersión demográfica en Panamá* (1946); en Geografía Política, *Geopolítica de los mares. Las plataformas y los zócalos continentales*; en Geografía Rural, *La vivienda rural panameña* (1950) y en Geografía Económica, *Puertos y transportes marítimos de Panamá* (1946). Además de tratar temas geográficos nacionales, también aportó en asuntos interamericanos como lo demuestra su libro *Bibliografía de Geografía Urbana de América* (1961).

Es necesario advertir que de todas las obras geográficas del Profesor Rubio las que más vigencia conservan en el presente son las de tipo urbano, puesto que resultan muy útiles para la interpretación de la evolución de las estructuras, trazados y tejidos citadinos. Aunque redactó la bibliografía antes citada, monografías sobre barrios capitalinos y un libro sobre Colón, ha sido su gran contribución, *La ciudad de Panamá. Biografías, funciones, diagnosis y paisajes* (1950), ya que es lectura obligatoria para urbanistas, planificadores, geógrafos, arquitectos y

otros profesionales que requieran conocer las características de la capital de la República a mediados del siglo XX.

Ángel Rubio no solamente dio a la Geografía panameña bases académicas de gran fortaleza y rigor científico, sino que demostró en la práctica su utilidad para las necesidades de la administración gubernamental. Así, en 1940, fue asesor de los censos nacionales a los que prestó apoyo cartográfico y científico ya que preparó mapas y redactó textos y comentarios para sus diversos volúmenes. De 1944 a 1951, fue Director de la Sección de Información, Estadística y Archivo del Banco de Urbanización y Rehabilitación (BUR), desde la que emprendió numerosos estudios sobre viviendas, puestos, barrios y ciudades. Como asesor del Ministerio de Relaciones Exteriores prestó servicios de Geografía Política, útiles para la consolidación de la soberanía de Panamá sobre las costas, mares y plataformas continentales. En 1958, fue delegado de Panamá ante la Conferencia de la Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, reunida en Ginebra, Suiza, donde defendió la tesis panameña de un mar territorial de 12 millas náuticas de extensión. Otros trabajos de Geografía Aplicada los emprendió en el Servicio Interamericano de Cooperación Agrícola en Panamá y en el Ministerio de Obras Públicas.

Por conocer los mundos europeo y americano y por sus diferentes obras académicas y científicas, Ángel Rubio adquirió merecida fama internacional. Perteneció a 24 corporaciones científicas con sede en España, Estados Unidos, Panamá, Perú, Uruguay, Chile, Cuba, Brasil, México y Costa Rica; asistió a numerosos congresos en Europa y América y laboró arduamente al servicio del Instituto Panamericano de Geografía e Historia desde 1944 hasta el final de su existencia. En este organismo fue vocal de la Comisión de Cartografía de 1944 a 1946, Presidente del Comité Panamericano de Geografía Urbana. En 1961 fue condecorado por los gobiernos de Paraguay y Argentina y por el Instituto Panamericano de Geografía e Historia con el Premio Panamericano (Medalla de Oro).

ÁNGEL RUBIO

En los años finales de su vida, el Profesor Rubio laboró arduamente en uno de sus más acariciados proyectos, el Atlas de Panamá. Lamentablemente, nunca llegó a ver esta obra concluida, pues salió de la imprenta en 1965, gracias al empeño directivo de una de sus destacadas discípulas, la Profesora Raquel María de León P. En el Atlas se incluyeron mapas y textos del Profesor Rubio, especializados en Geografía Política, Geomorfología y Climatología. Otros proyectos que cristalizaron después de su muerte fueron el Diccionario Geográfico de Panamá y el Instituto Geográfico Nacional. El primero fue emprendido, a partir de la idea del autor, por la Profesora Consuelo Tempone, otra de sus destacadas alumnas, y publicado en 1972 por la Universidad de Panamá. También vale destacar que desde 1953, el Profesor Ángel Rubio había sustentado otro gran proyecto científico a través de la ponencia “El Instituto Geográfico, una necesidad nacional”, presentado en el Congreso Nacional de Ingenieros y Arquitectos. Esta institución no vino a cristalizar sino con la expedición del Decreto de Gabinete No. 8 de 16 de enero de 1969 con el nombre de Instituto Geográfico Nacional *Tommy Guardia*.

En Panamá, la memoria de Ángel Rubio se guarda con una cátedra especial y un centro de investigaciones en la Universidad de Panamá. También hay una colección en la Biblioteca Central Simón Bolívar formada por ejemplares de casi todas sus publicaciones, cartas, mapas, apuntes y otros documentos archivados meticulosamente por el mismo autor. Además, llevan el nombre del distinguido maestro una calle y una escuela secundaria en la ciudad de Panamá.

Presentación

El deseo de estudiar la historia de la ciudad de Panamá y de precisar las distintas funciones urbanas cumplidas por la misma en sus cuatro siglos de existencia, figuró entre los propósitos iniciales de la Sección de Información, Estadística y Archivo, del Banco de Urbanización y Rehabilitación, una vez fué establecida al tiempo de crearse la Institución en 1944. No existe planificador urbanista solvente que no estime indispensable la comprensión de la curva histórica de una ciudad, de sus funciones pasadas y del desarrollo material de su estructura (que bien se advierte a través del examen de sus planos antiguos), como información básica para adentrarse en los complejos problemas del presente y acometer la árdua empresa de orientar su crecimiento y desarrollo futuros.

Para cumplir tal propósito fuimos acopiando lentamente la mayor suma de material histórico posible, de modo especial, reproducciones de antiguos mapas de la urbe, a partir del primitivo conocido, el de Cristóbal de Roda (1609), cuyo original se conserva en el Archivo General de Indias de Sevilla, y que por vez primera se reproduce en esta Publicación.

Un esquema de la historia urbana, lo adelantamos en la Publicación N° 1 del Banco de Urbanización y Rehabilitación, editada en 1945. Desde 1947 hemos venido dando forma a este nuevo estudio que ahora sale a luz. Aparecen reunidos en el mismo algunos análisis ya efectuados y recogidos en distintas Publicaciones del Banco ahora agotadas. Así, esta Publicación viene a ser, en cierto modo, un resumen de otras varias de la serie.

Dividimos el trabajo en las siguientes partes. La primera va dedicada a la Biografía Urbana panameña. En una colección de estampas hemos procurado presentar los momentos cumbres de la vida urbana y las funciones primordiales cumplidas en cada una de esas etapas. Han resultado del estudio de múltiples planos antiguos de Panamá, que reproducimos en su mayor parte. Puerto de arranque de exploraciones marítimas; de tránsito y trasbordo; mercado; fortaleza, barrios... todo se ha procurado poner de plástico relieve a través de planos y cartogramas. No se han olvidado algunas fuerzas culturales que han dejado impresa su huella en la evolución de la ciudad, tanto en su curva espiritual como en su plástica material, hasta que, tras los albores de la nacionalidad, la ciudad – *síntesis de la patria* – asume las funciones directoras de capitalidad.

La segunda parte es una diagnosis de la ciudad. Si por diagnosis ha de entenderse “conocimiento de las enfermedades por el examen de sus síntomas” (*Diccionario ideológico de la Lengua Española*, Julio Casares, pág. 373), nosotros hemos agrupado aquí una serie de observaciones sobre características históricas, psicológicas y de problemas específicamente urbanísticos que han sido emitidas en el presente siglo. Transitoriedad, indiferencia, necesidades de Plan Regulador, idearios de urbanismo, se recogen en este haz con el fin de presentar, en la hora presente, los problemas que urgen solución inmediata. Ciérrase esta parte con un apremiante “No será ya hora”, lanzado en 1948 por la Sociedad Panameña de Ingenieros y Arquitectos. Las indicaciones del Informe de Brunner y las sugerencias del Banco de Urbanización y Rehabilitación destacan en este grupo.

En la tercera parte se reproduce un resumen del análisis, de un Barrio de la ciudad, el de Malambo, efectuado por nosotros en 1944, y hasta ahora el único de su tipo publicado. Están pendientes de publicación otros análisis de barriadas, como la del Marañón, efectuados por el Banco de Urbanización.

La cuarta parte presenta una somera información sobre el paisaje y medio geográficos en que la ciudad de Panamá se desen-

vuelve. Es una reproducción de la que figura en la publicación N° 1, ya agotada. Se examinan los siguientes factores: Posición regional, substratum geológico, vegetación natural, tiempo y clima, área de la ciudad y de sus barrios y la población en su estructura y tendencias.

Finalmente, en la quinta parte hemos incluido el Nomenclator de Calles, Plazas y Parques del Núcleo Urbano, y la nomenclatura antigua de las calles del Núcleo primitivo. Estos datos, mucho más ampliados, fueron ya dados a conocer en la Publicación N° 14 del Banco titulada *Callejero de la Ciudad de Panamá*.

La Publicación que ahora cerramos contiene una información –si no exhaustiva acaso suficiente– sobre los aspectos culminantes de la biografía urbana, de problemas actuales, de su medio y paisaje y del laberinto de sus calles. Si estas imágenes y datos, –que tienen la aspiración de ser objetivos– contribuyen a iluminar la situación presente, la misión de este trabajo queda por ahora cumplida. Entretanto proseguimos en la búsqueda de nuevos datos y estudios que ofrecer a la comunidad panameña, a través del Banco de Urbanización y Rehabilitación.

ÁNGEL RUBIO

Diciembre, 1949.





Parte I

Biografía urbana Momentos y funciones





1. LA CIUDAD

El dulce poeta catalán Juan Maragall definía así el alma de la ciudad: “La ciudad es la síntesis de la patria. Es la casa payral a donde acuden las más lejanas comarcas que sienten que su alma está en ella... La ciudad es un mundo, el compendio de un mundo, una síntesis viviente. No es una cosa distinta de la montaña solitaria, ni del llano risueño y cultivado, ni de la pequeña población activa ni del yermo miserable; sino que recibe la vida de todo ello y le da alma y sentido. Todos los que de cerca o de lejos la amen son sus ciudadanos, porque le dan su espíritu”. La síntesis de la patria. Puede tener razón Maragall.

Años después, el profundo y discutido Oswald Spengler afirmaba contundentemente: “La historia universal es la historia de la ciudad. Los pueblos, los estados, la política, la religión, las artes, las ciencias, se funden en el profenómeno de la existencia humana: la ciudad”. Puede tener razón Spengler; en gran parte, al menos, si se consideran los pueblos y regiones que han superado los bajos estratos culturales y alcanzando las cimas de la “civilización”, en donde la ciudad se torna esencial “profenómeno” cultural, poderoso motor y, en muchas ocasiones, *síntesis de la patria*.

Toda ciudad es una concreción material, hija de actividades humanas, que se inscriben en un paisaje natural y lo transforman en paisaje cultural. En este sentido, la ciudad es un fenómeno

geográfico. Pero su causa primera, su “*primum mobile*” es de origen y fuerza humanos. La ciudad es una forma especial de hábitat humano; se engendra por necesidades y aspiraciones humanas y es, por ende, motor de alta cultura, de civilización, (“*civis*”, vale tanto como “*ciudad*”) y potísimo agente de la Historia.

La ciudad es el foco geográfico donde se reúnen y conjugan las actividades de una comarca, de una región o de un país y, a través del cual, la comarca, región o país, entablan relaciones con otras regiones y países. El embrión de todas las funciones urbanas es la función de relación. Toda ciudad –grande o pequeña, antigua o moderna– cumple esencialmente otras funciones: vivienda, trabajo, recreo y transporte, afirmaban los urbanistas reunidos en el Congreso de Atenas (1933). Ahora bien: por la índole del trabajo que prevalece en la ciudad, la función predominante puede ser mercantil (“*ciudad-mercado*”), defensiva (“*ciudad castrense*”), política (“*ciudad capital*”), administrativa, intelectual (“*ciudad universitaria*”), industrial, sentimental (como la ciudad que surge en torno a un centro religioso), de placer, etc., etc

En cualquier caso, toda ciudad debe su vida a una fuerza humana creadora, a un impulso inicial, que podrá tener móviles económicos, políticos, sentimentales, intelectuales, higiénicos, turísticos, coloniales, o sumar, en complejo de fuerzas, varios de esos impulsos u otros que no se hayan citado.

Toda ciudad nace, crece, madura y, muchas, han muerto tras de haber cumplido -mejor o peor- la misión a que les llamó la fuerza humana creadora, el impulso inicial.

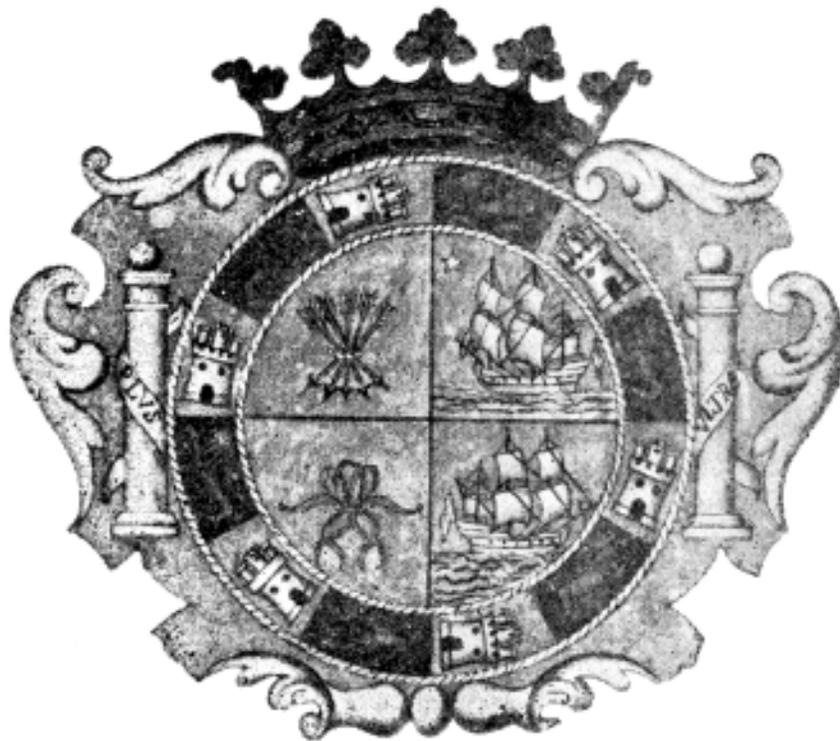
“Las ciudades crecen en el camino de los burros”, escribe con gracejo el maestro de urbanismo Le Corbusier. La afirmación parcialmente es válida cuando se trata de aquellas que han nacido y crecido en sociedades genéticas, que marchan hacia adelante, entre ensayos, tentativas, aciertos y errores, pero sin planes preconcebidos. En tales sociedades, muchas ciudades han

crecido “en el camino de los burros” o, mejor, en los *cruces de caminos*. Así nació hace siglos Lutecia, que fué luego París, y así surgieron múltiples ciudades. Pero los sociólogos nos hablan de otro tipo de sociedad: La sociedad teleológica, antípoda de la genética, que marcha, dirigida, hacia objetivos preconcebidos, con selección apriorística de fines y de medios para alcanzarlos. “Las sociedades genéticas siguen una evolución espontánea. Las teleológicas, una evolución planificada”, escribe la socióloga panameña Dra. Georgina Jiménez de López.

Frente a las ciudades de desarrollo espontáneo hay otras que se fundan, para cumplir funciones previstas, seleccionadas y que nacen animadas por impulsos que derivan de una previa conciencia clara. Muchas ciudades –nervios motores de historia– se han fundado así. Ha habido culturas “urbícolas”, cultivadoras de ciudades, plantadoras de ciudades, como decía Santiago Ramón y Cajal. Se puede anticipar ya que la ciudad de Panamá se fundó para cumplir una misión prevista.

Proceden estos comentarios (que no tratan de agotar todos los aspectos del complejo “ciudad”) al mosaico de pequeñas y breves estampas, representativas de momentos culminantes en la vida y funciones de la urbe panameña, que aquí se han reunido y ordenado.





Escudo de Armas de la Ciudad de Panamá.
Concebido por Real Cédula dada en Burgos el
15 de Septiembre de 1521. (El original se
conserva en el Archivo General de Indias.
Sevilla. España).



2. EL IMPULSO INICIAL. LA MAR DEL SUR NACE. URBÍCOLAS HISPANOS PLANTAN A PANAMÁ

Todo chico de escuela aprende que Cristóbal Colón quería alcanzar, sobre la tierra redonda, el oriente desde la punta occidental del viejo mundo y siguiendo para ello el rumbo o derrota de occidente. Quizás muchos chicos –y grandes– no sepan que este anhelo es antiquísimo y que arranca en los grandes pensadores helénicos, a poco de concebirse la tierra como una esfera, forma perfecta, la de los dioses.

El momento llegó. Fernando e Isabel de Castilla hicieron posible la empresa. El impulso se puso en marcha. Y arrancó Colón en sus viajes. Primero. Segundo. Fué naciendo el corazón marino de América: las Antillas. Tercero: surgió la proa costera de América del Sur. Y a medida que las naves hispanas hendían sus quillas rumbo a Occidente –en demanda, siempre, del oriente–, tierras nuevas y extrañas, costas hirsutas, cerraban el paso. Alboreaba el cordón litoral de un nuevo mundo. En esta alborada, tocó su vez al Istmo que ahora llamamos de Panamá. Parte de sus costas agitados por las olas furiosas del Mar Caribe, las recorre un notario sevillano, Rodrigo de Bastidas, en 1501. Un año después, el propio Don Cristóbal –tenaz en el impulso: el oriente, el oriente– va urgando todos los recovecos de la costa oriental centroamericana, penetra en sus esteros, dobla sus cabos, recorre sus lagunas. Siempre el impulso en pié. Preconcebido y anhelado: el Oriente. Con tal fuerza, tropieza y se detiene en las costas panameñas que le cierran el paso. Acaso su intuición previera que por ellas y sobre ellas estaba –como un destino– el paso al otro mar.

El impulso tuvo este gran tropezón. Estaba cerrado el camino del oriente. ¿Era posible encontrar un paso marineramente que lo abriese? Y si no un paso marineramente ¿algún modo de paso que permitiese al impulso desatar todo el resto de su fuerza?

En 1513 se produce la respuesta. Por obra y gracia del hidalgo Vasco Núñez de Balboa, que desde Santa María la Antigua del Darién cumple la primera travesía por sobre “*un estrecho de tierra*” (la frase es de la época y la escribió Gonzalo Fernández de Oviedo) que apenas separa la Mar del Norte (el Caribe) de la otra: la Mar del Sur.

El impulso hacia el Oriente ha tomado cuerpo en la institución española que dirige (hoy diríamos –¿atrevidamente?– de modo planificado) los descubrimientos. La Casa de la Contratación, sevillana y marinera, prosigue –el impulso en pié– los viajes en demanda del Oriente. Sin que ello impida fundar poblaciones y aprovechar las tierras que vienen cerrando el camino.

1514. La Armada del Darién parte del Guadalquivir. Equipada de gente, de armas, municiones, bastimentos, camas, drogas, herramientas, plantas, semillas... y el impulso... porque Pedrarias Dávila, su jefe y señor, trae órdenes precisas para que al otro lado del “estrecho de tierra” –que ya se llama *Castilla del Oro*– se funde una ciudad, de buenas condiciones marítimas para proseguir, desde ella, el descubrimiento de la nueva mar. Camino del oriente... Camino de la “Especiería”... Ya en el Istmo, Pedrarias ordena nuevos viajes y exploraciones; se tantean las costas para plantar dos ciudades: una, en la del norte; otra en la del sur. Hay intentos que fracasan.

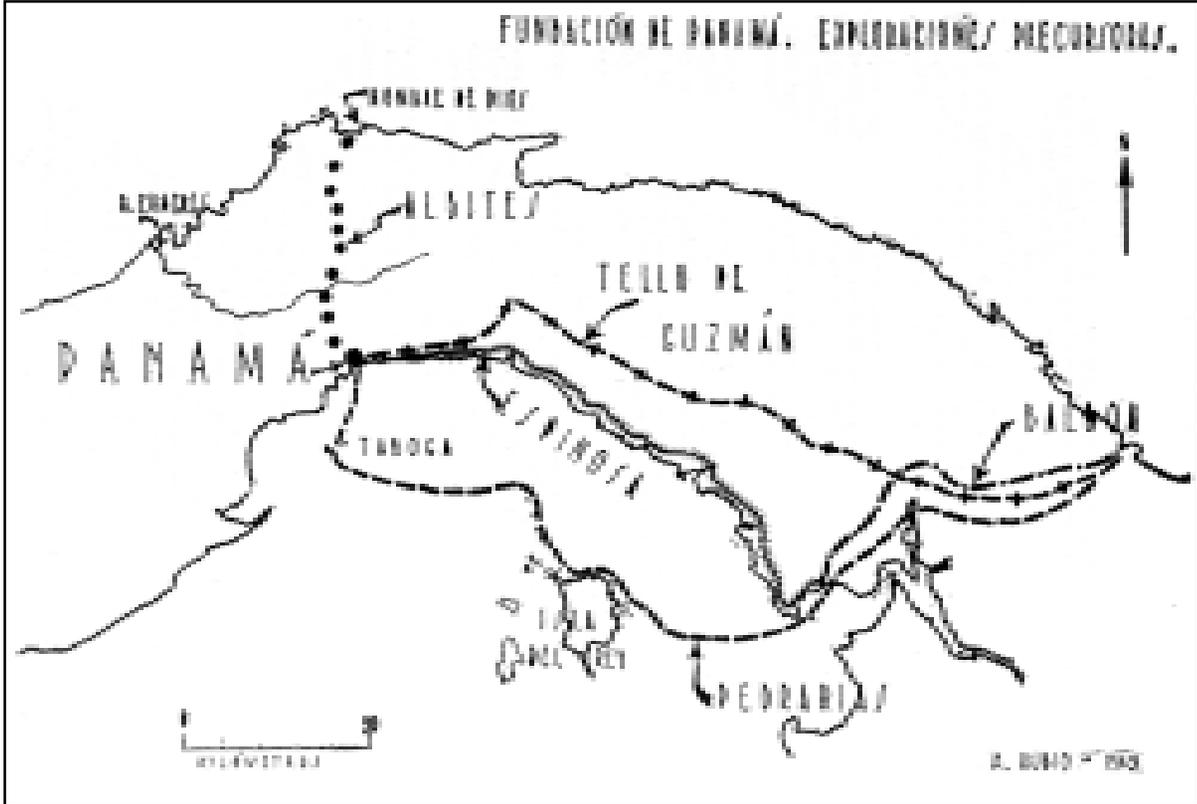
En 1515, Antonio Tello de Guzmán, después de atravesar las rebeldes e imponentes selvas del Darién, sigue hacia el occidente del Istmo panameño, escudriñando sus riberas en busca de un lugar “apropiado” donde fundar una nueva ciudad. Llega a un pequeño caserío que los indios llaman “*Panamá*”. Se dijo que esta palabra (cuya etimología discútese aún) significa “*pesquería*”, “*abundancia en pescado*”; así lo afirmó el explorador coetáneo Pascual de Andagoya.

Poco después otro brioso descubridor de Panamá, Diego de Albítez, cruza desde la *pesquería de Panamá* hacia el norte, por lo más angosto del istmo propio de Panamá, y alcanza la costa septentrional donde establece definitivamente la ciudad terminal norte: Nombre de Dios. Los descubridores –Albítez de modo especial– han percibido estos hechos geográficos fundamentales que van a determinar la posición regional de la ciudad que se quiere fundar: una mínima angostura ístmica no cruzada por altas montañas sino por colinas de poca elevación.

El impulso no ha muerto. Arde en Sevilla. Alimenta su fuego la Casa de la Contratación, joven, atrevida, marinera.

Año 1519. Sale de los muelles trianeros del Guadalquivir la Armada que comanda Fernando Magallanes. Va con pendón castellano a resolver, de una vez, el problema del estrecho marino y a que –el impulso arde– se siga el camino de occidente, siempre a occidente, para alcanzar oriente... La Armada magallánica parte bajo este signo.

Con el mismo signo y en el mismo año –el impulso flamea más alto que nunca– Pedrarias Dávila ha resuelto crear la ciudad que, desde el sur del estrecho terrestre panameño, permita continuar los descubrimientos marinos hacia occidente. En marcha. Su lugarteniente, Gaspar de Espinosa, recorre de nuevo y cuidadosamente las costas que van desde el Darién hasta la pesquería de Panamá, donde los peces abundan. Mientras tanto, cruza Pedrarias el Istmo (¿qué importan las selvas darienitas, los indios kunas, ni los chocoes?...). Desde el Golfo de San Miguel salta al Archipiélago de las Perlas –a su Isla del Rey– y de aquí, isla a isla, hasta la grácil Taboga. Es el mes de Julio de 1515 (Magallanes va a partir de Sevilla (*impulsado por el impulso de Oriente*)) cuando Pedrarias se encuentra con Espinosa en la pesquería Panamá, donde abunda la pesca. Y donde se necesita un puerto y refugio para construcción de naves, para limpieza y careneo, para su aprovisionamiento de agua y para que las naves zarpen, atrevidas, hacia occidente y hacia los cuatro cuadrantes de la rosa de los vientos.



Fundación de la Ciudad de Panamá. Exploraciones precursoras.

NGEL RUBIO

Tras algunos tanteos y vacilaciones, se acuerda fundar la ciudad cerca de la ensenada que guarda la Punta Judas, pequeña cala donde vacía sus aguas el río Gallinero (hoy Río Abajo).

Advino el momento. Parece verlos cubiertos de ornamentos solemnes casi hieráticos, en medio de un llano que enmarañan bejucos, herbajes y árboles, desarrollar todo el ceremonial de fundar la ciudad. Es la mañana del 15 de Agosto de 1915, día de la Asunción de Nuestra Señora, que será la Patrona de la urbe que nace y que se bautiza, al instante, con nombre indio: *PANAMÁ*. Los “urbícolas” hispanos –Pedrarias Dávila, Gaspar de Espinosa, el Piloto Juan de Castañeda (quien pudo aquel día haber determinado su latitud geográfica de unos 8° norte de la equinoccial) y tantos otros más –acaban de echar la semilla. Para que el impulso -que arde en Sevilla y se quema hoy en el trópico- no perezca. Para que el Oriente... nazca.

Y así nació Panamá. Permítaseme el atrevimiento: teleológicamente. Para un fin determinado, preconcebido. Aunque, luego, no fuere alcanzado. Nació como punto de arranque de nuevos descubrimientos marinos en la recién hallada Mar del Sur. Fué su función inicial, hija del “impulso”. (Ya ha salido Magallanes de Sevilla, la proa puesta hacia occidente... para lograr el estrecho y el oriente).

Factores de posición regional elegidos por los “urbícolas”: la pequeña llanura, de clima más fresco que Santa María del Darién; la abundancia de árboles (hay que hacer naves), y de hierbas para pastos; la base alimenticia del pescado (“panamá”), la ensenadita de Punta Judas, fueron los factores de situación topográfica que vieron y utilizaron los “urbícolas” hispanos. El puerto es malo. Las ciénegas y manglares ciñen el lugar.

“El Panamá de Pedrarias Dávila fué un vivero constante de expediciones extraordinarias. En él se fraguó la aventura del Perú. Pedrarias, enamorado de las bellezas naturales de Nicaragua y deslumbrado por el rumor de los triunfos de Cortés, prefería que las expediciones siguiesen dirección del noroeste. La aventura

NGEL RUBIO

del sur parecía al Gobernador, receloso como viejo, una empresa de locos. Sin embargo... Panamá, la por él fundada como un centro de exploraciones hacia el norte y hacia el sur, cumplió maravillosamente su cometido” (M. de Lozoya).

Fué la primera etapa funcional de Panamá. Y la cumplió.

3. LA RUTA DE LA PLATA. PANAMÁ, PUERTO DE TRÁNSITO Y TRASBORDO.

A punto de mediar el siglo XVI, el impulso inicial y la misión rematada van a sufrir una desviación. Zigzagueos de la historia. Si desde Panamá se acometió la colosal aventura de alumbrar el reino del Inca; si Panamá engendró, así, al Perú, la entrada rica del metal peruano forzó, a su vez, a la ciudad de Panamá a cumplir nuevas funciones. El impulso del oriente se paraliza y se transforma. La ciudad entra en una nueva etapa funcional. Dominado el Perú y puestas en rápida explotación sus minas de plata, la plata reclama una ruta para alcanzar a Sevilla y servir a los destinos de la monarquía española. La ruta se articula en poco tiempo y los transportes de este tiempo se adaptan a la ruta. De Sevilla saldrán los *galeones* de Tierra Firme. Arribarán a Cartagena, que está empezando a crecer. Vendrán después a las costas del Istmo, primero a Nombre de Dios (que tiene pocas aptitudes para puerto de tránsito y transbordo), más tarde a la Bahía de Portobelo, abrigada y protegida, que será -desde 1594- el portal de entrada al Istmo de Panamá.

Pero hay que cruzar el Istmo y se articulan los caminos. Un camino terrestre une pronto a Nombre de Dios, primero, a Portobelo después, con la ciudad del Pacífico, con Panamá. Se le acondiciona y empiedra y se llama el “Camino Real”. Todavía existe, y, en partes, todavía puede utilizarse. A lo largo de él se aposentarán Ventas y Ventorillos cuyos nombres se recuerdan. Este camino terrestre, el más seguro aunque no el más cómodo, lo

servirán las recuas de Portobelo, cuyos mulos transportarán los cajones repletos de plata que vengan de las tierras peruleras. Mas no se le podrá usar sino en estación seca (enero-mayo), o *verano*, como dieran en llamarle los andaluces que pululan por el Istmo y van poblando la ciudad de Panamá, llena de sevillanos a medida que avanza el siglo XVI.

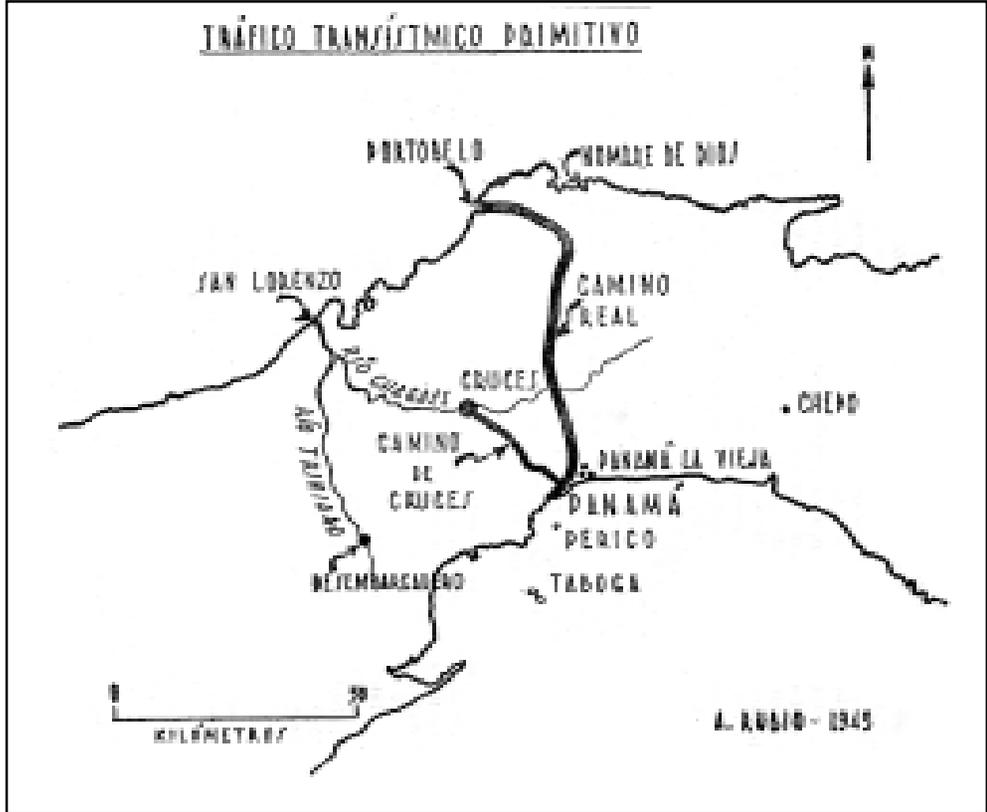
Hay otro camino, mixto, parte terrestre y parte fluvial. De la ciudad de Panamá arranca el tramo por tierra llega hasta Cruces o Venta Cruz, puertecillo fluvial situado en el curso medio del río Chagres (el de los grandes destinos históricos, el que más ha hecho por unir los mundos... ¡Y que este río no tenga escrita su historia, habiendo él hecho tanta Historia!) y coger las piraguas que, Río Chagres abajo, entre vueltas (*tornos*), playas y largas avenidas rectas (*calles*) lleva –sombreado por selvas– hasta las bocas del Chagres, lugar de importancia estratégica singular, disputado y reñido, donde España levantó, para custodia, el Castillo de San Lorenzo del Chagres. Y, luego, salvada la difícil barrera del río, piraguas y cayucos seguirán por el Mar Caribe hasta alcanzar el puerto terminal del norte: Portobelo. Este camino mixto (que se tardaba varios días en recorrer) se usó especialmente en la estación lluviosa, en el *invierno*, cuando los aguaceros ocasionan crecidas del impetuoso Chagres. Los antiguos relatos de viajeros ponen espanto. Pues ésta fué la ruta principal para cruzar el Istmo hasta 1855, en que el ferrocarril la burló e hizo morir.

Los caminos transístmicos se sueldan en Panamá, nudo de comunicaciones. Y así la ciudad se ha convertido de puerto de arranque de exploraciones *en puerto de tránsito y transbordo*, articulación de la *ruta de la plata*. Nueva función que cumple desde mediados del siglo XVI hasta el día de su muerte, en enero de 1671. Más de un siglo. De la importancia de tal función dan idea aproximada estas cifras. En 1575, la ciudad tenía unas 400 casas (de madera en su mayoría) y alrededor de 3,500 almas. En 1670, cuando va a perecer, son ya 1,000 las casas y 10,000 las almas con que cuenta. ¿Motivos de este aumento? La función co-

LA CIUDAD DE PANAMÁ

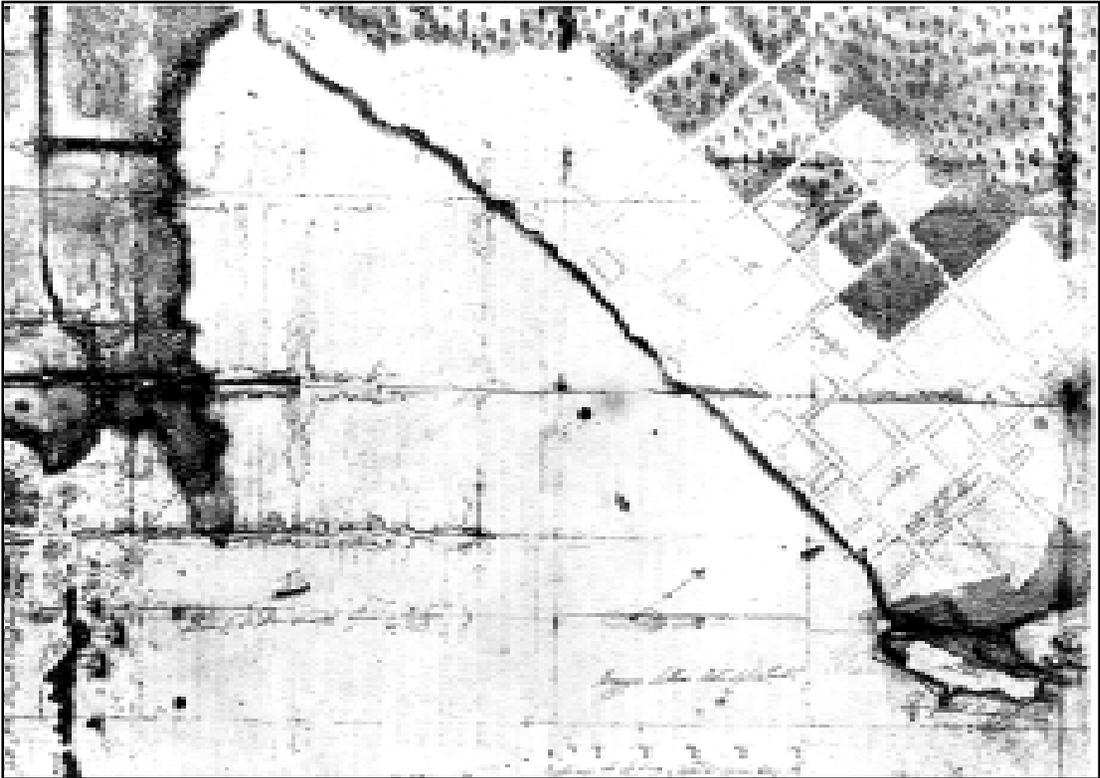
mercial que, en conjunción con las famosas ferias de Portobelo, han hecho de Panamá un mercado y una plaza capital, de engarce, entre Perú y España.

Es de la mayor importancia percibir con claridad estas dos etapas funcionales. Porque la ciudad en ruinas, en deliciosa estampa de ruinas, que yace romántica y adormecida con sus restos de edificios de cal y canto, corresponde a esta segunda etapa mercantil que es cuando cristaliza, madura y se *hace de piedra*. Hay más. A las funciones mercantiles –los mercaderes son gente importante, económica y socialmente, como lo son los negros esclavos que atienden las recuas portobeleñas y forman la marinería– se suman las funciones administrativas. Con alguna intermitencia, la ciudad de Panamá es sede de la Real Audiencia, con su inevitable cortejo de Oidores y leguleyos. A cuya función y gente se añade la Sede Metropolitana, que en 1619 inicia la construcción de la Catedral de piedra y la consagra en 1655.

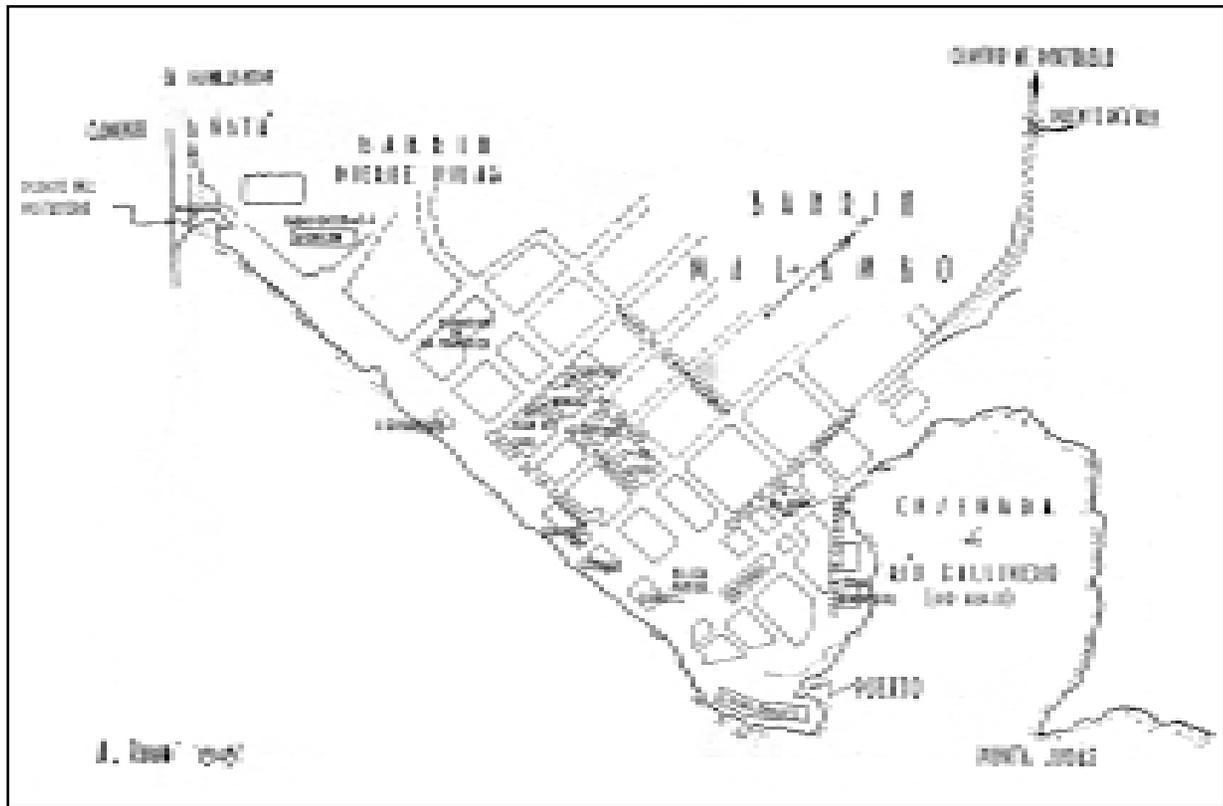


Tráfico transístmico primitivo.

NGEL RUBIO



Plano de la Ciudad de Panamá (la Vieja) levantado por el ingeniero Cristóbal de Roda. 1609.



Panamá la Vieja. Barrios, calles, edificios principales, caminos y puerto. Siglo XVII.

NGEL RUBIO

LA CIUDAD DE PANAMÁ



Panamá la Vieja. Al fondo las ruinas de la torre de su catedral.



NGEL RUBIO

Panamá la Vieja. Ruinas del Convento de Monjas de la Concepción.



4. LA URBE PRIMITIVA. BARRIOS DE PANAMÁ LA VIEJA

Hacia 1670. Paseamos por la ciudad de Panamá, puerto de tránsito y trasbordo. ¿Puerto? Para puerto se la hizo nacer. Como puerto vivió. Pero el puerto era tan malo, que no pudo cumplir su misión. A tal extremo, que muchas de las exploraciones que parten de la primitiva Panamá lo hacen desde la próxima isla de Taboga. A extremo tal, que las naos grandes no podían arribar al puerto de la ciudad (son inmensos los displays que se producen en las acusadas bajamares del Pacífico) y habían de fondear en el fondeadero de la Isla de Perico, lejana unas millas de Panamá la Vieja. Y a extremo tal, que el Rey Felipe II mandó desde el Escorial (1586) que los barcos de más de 3,000 arrobas fondeasen y carenasen en el Perico (verdadero puerto insular panameño), so pena de graves multas. Aun así, y con semejantes inconvenientes que provocan protestas y deseos de cambio, la ciudad que visitamos –allá por 1670– es *mercado y puerto de tránsito y transbordo*.

Héla aquí con su trazado urbano de *tablero de ajedrez*, como lo mandan las disposiciones urbanistas de las Leyes de Indias, inspiradas en una vieja tradición romana de Vitrubio. Calles que se cortan en ángulo recto. Tres de ellas van del Este al Oeste: la *Carrera*, la *Empedrada* y la *Puentezuela*; siete intersecan de norte a sur. Todo cubre en total unas 59 hectáreas. Cosa chiquita, pero importante. Dominar fácilmente las revueltas, con la caballería, parece que fuera el criterio inspirador de tales trazados urbanos. Así lo afirmaba Hernán Cortés.

En el centro y corazón está la Plaza Mayor, cuyo ancho es unos dos tercios (las dimensiones están *planificadas*) de su largo. Al costado oriental de la Plaza, la Catedral, consagrada y bendecida ya. Hecha de cal y canto, con sus tres naves en planta de cruz latina; sus altares, cofradías y su Cabildo eclesiástico. Próximo a la Catedral, la Casa Cabildo y las Casas Reales, todavía en ruinas. Hemos andado por el Barrio Oficial. El Centro.

Más al norte se halla el Barrio Comercial, próximo al puerto de la Ensenada que cierra la Punta Judas. Allá, la Casa de los Genoveses, centro de contratación de esclavos; allá, los almacenes que sirven al puerto y, en éste, lugares para carena y calafateo de pequeñas naves, en la Calle de los Calafates.

Los barrios residenciales corren hacia el poniente de la Plaza Mayor, por las calles de la Carrera, la Empedrada y Puentezuela. Allá están los Conventos de piedra, con tanto esfuerzo levantados. La Compañía de Jesús, la Concepción, San Francisco, el Hospital de San Juan de Dios, la Merced, con sus huertas conventuales, sus religiosos, y legos, que asisten, algunos, a lejanas misiones en el Istmo, en las tierras del Guaymí y en Darién.

Finalmente, sus barrios suburbanos —*Malambo y Piedevidas*—, tienen casas pajizas, donde se alberga la población negra trabajadora, fuente de energía de la ciudad. El aprovisionamiento de víveres viene de hatos y huertas cercanas y de pequeños centros agrícolas y ganaderos que hay en el interior, en Los Santos. Así, la ciudad se nutre de la propia tierra istmeña.

A las salidas de la pequeña urbe hay dos puentes: el *Puente del Rey*, en el *Camino Real* de Portobelo, y el *Puente del Matadero*, que lleva al interior: a Natá.

5. PASIÓN Y MUERTE DE PANAMÁ LA VIEJA

La Vieja Panamá vivió poco más de siglo y medio; justamente 152 años (1519-1671). Un juego de fuerzas y energías la crearon; eran fuerzas propicias. Otro juego de fuerzas y energías hostiles, negativas, trabajaron sin descanso en su contra. Y al fin... murió trágicamente. Fueron sus fuerzas propicias: la posición y la angostura del Istmo, que, apenas descubierto, comenzó su función comercial; su situación sobre el Pacífico –la Mar del Sur de entonces– desde la cual inició la exploración del Mayor Océano; fué su propia localización la que hizo de ella punto de arranque de las rutas terrestres a Nombre de Dios primero, a Portobelo, luego, y puerto de atracada del comercio del Perú, cuando esta espléndida tierra comenzó a vomitar sus caudales metálicos; y su propia situación la hizo sede administrativa, bajo el dominio español, para las autoridades eclesiásticas y civiles y emporio comercial para transacciones que enriquecieron a mercaderes opulentos. El conjunto de estas fuerzas y la energía de espíritu que las animó determinaron su origen y su desarrollo. Pero contra ellas trabajaron las fuerzas destructoras que acabaron pulverizándola. He aquí, en resumen, las energías contrarias: 1ª). Los incendios. Sus viviendas de madera ofrecían la posibilidad. Y el fuego la castiga en 1539; en 1563 (destruye 40 casas); en los terribles y criminales incendios de 1644 (21 y 23 de febrero; ocasionan pérdidas de más de 1,000,000 de pesos) y en el incendio final de 1671. 2ª). los terremotos de 1541 (2 de mayo) y el imponente de 2 de Mayo de 1641 que sepultó, entre muchas gen-

tes más, al oidor Juan de Santa Cruz Rivadeneira. 3^a). Las violentas guerras civiles que ocurridas en Perú y América Central repercutieron en Panamá. 1542: rebelión del panameño Diego de Almagro el Mozo (hijo de Almagro descubridor de Chile y de la india panameña Ana Martínez) que se alza contra el bando de Pizarro; pereció ejecutado. 1544: Gonzalo Pizarro, rebelde en Perú, manda a su capitán Henando de Bochicao que toma y veja la ciudad. 1545: El mismo rebelde Pizarro envía al general Pedro Alonso de Hinojosa que también se apodera de la ciudad por breve tiempo. 1550: Los hermanos Contreras, nietos de Pedrarias, sublevados en Guatemala, saquean la ciudad; fueron derrotados en el Cerro de la Matanza (24 de abril). 1552: sublévase el notario Rodrigo Méndez; sojuzgado el revoltoso es condenado a muerte. 4^a). Los ataques de los esclavos negros cimarrones. Son los esclavos africanos (importados para resolver el problema de la mano de obra en las tierras cálidas), que huyen y se organizan en los campos y, desde allí, atacan los centros españoles. 1549: sublevación de Felipillo. 1554: terrible sublevación de Bayano que, tras de dos campañas militares, fué sometido y enviado a España. 1580-81: sublevaciones de Luis de Mozambique y de Antón de Mandinga. Y 5^a) y última: la gran fuerza hostil y potente, los Corsarios. Punto de paso de los caudales de Indias, sitio estratégico militar –especie de ombligo geográfico de los Virreinos españoles–, el Istmo y Panamá tuvieron que sufrir el martilleo de los enemigos de la Monarquía Española. Instrumento de acción efficacísimo son los piratas. 1572-73: ataques de Sir Francis Drake; logra apoderarse del tesoro peruano en tránsito por Panamá. 1596: Drake desembarca en Nombre de Dios con ánimo de ocupar Panamá; sus fuerzas son batidas. Incendio de Nombre de Dios. Muerte de Drake (7 de febrero 1596). 1602: alarma en Panamá por el saqueo de Portobelo realizado por William Parker. 1688: Henry Morgan ha logrado tomar Portobelo y avisa a las autoridades españolas que irá a Panamá, pasados doce meses. 1671. Los días estaban contados... y llegó el fin. Las fuerzas de

LA CIUDAD DE PANAMÁ

Morgan, destroncada la resistencia de Portobelo, avanzaron río Chagres arriba; las tropas españolas son batidas y el Gobernador, D. Juan Pérez de Guzmán, que aguardaba en Cruces, se repliega a la ciudad. Miércoles 28 de Enero. Morgan y sus 1,200 hombres dan vista a la urbe. A las 12 del día Morgan domina el campo sin que de nada haya servido la estratagema española de utilizar toros ni la bravura de alguna tropa. El Gobernador Pérez de Guzmán ordena dar fuego a los polvorines, mientras huyen vecinos y naves. Por el Puerto del Matadero o Puente de Morgan, entra el vencedor en la ciudad entre las llamas y la resistencia de algunos valientes. Pero se logra botín. 27 días después, el 24 de febrero de 1671, los destructores abandonan la ciudad vacía y achicharrada. Panamá ha entrado en la Historia guardada entre palmeras, troncos y ramajes que cubren sus ruinas verdosas y ennegrecidas y que cuidan de sus recuerdos.

Desarrollo de Panamá La Vieja. Población y vivienda.

Fecha	Fuente	Nº de Casas	Españoles	Negros	Total
1519	.....	.....	100	.....	.....
1519	Oviedo	75 bohíos	.....	.....	.....
1533	Censo	?	33	500	533
1541	Benzoni	112 casas	.....	.....	4,000
1575	Criado de Castilla	400 (madera)	500 (casi todos sevillanos)	3,000	3,500
1595	J.A. Antonelli	350 (madera)	600	.....	.....
1607	Informe de la Audiencia	350 (madera)	1,000	148 mulatos 3,500 negros	4,795
1637	Tomás Gage	.....	.....	.....	5,000
1640	Requejo	750	.....	.....	8,000
1670	Sosa (estimación)	1,000	.....	.....	10,000

NGEL RUBIO

AUMENTO DE LA POBLACIÓN

<i>Período</i>		<i>Aumento total</i>
1575-1607	(32 años)	1,500
1607-1640	(33 años)	2500
1640-1671	(31 años)	2500 (?)

AUMENTO DE CASAS

<i>Período</i>		<i>Aumento total</i>
1575-1607	(32 años)	100
1607-1640	(33 años)	144
1640-1671	(31 años)	250

6.
PANAMÁ LA NUEVA.
NUEVOS URBÍCOLAS. EL HERMANO GONZALO.
DON ANTONIO FERNÁNDEZ DE CÓRDOBA.
INGENIEROS.
PLANOS. PLANTA DE LA NUEVA URBE

Que la ciudad de Panamá la Vieja estaba mal situada fué cosa que pronto comprendieron y sintieron sus vecinos. Un anhelo perenne de cambio acompañó a toda su existencia. La Corona autorizó bien pronto al Ayuntamiento para que efectuara su traslado (1534). A fines del XVI lo recomiendan sesudos ingenieros y estrategas (Baptista Antonelli y Juan de Texeda) que presintieron su debilidad en caso de ataque. Eran sus pésimas condiciones portuarias ya indicadas; era la insalubridad de las ciénegas y manglares que la ceñían; era su agua cenagosa; eran sus condiciones militares negativas: ciudad abierta, en llano, sin murallas ni defensas y apenas sin guarnición.

Próxima a su muerte en llamas, aparece por el Istmo la figura de un singular portugués descubierta (como tantos otros pasajes históricos) por el infatigable erudito Juan A. Susto, Director del Archivo Nacional de Panamá. Se llama el hombre Gonzalo de Meneses Alancastre y Andrade. Es portugués; lisboeta. Acaudalado, a quien —¡cosa de las luchas políticas!— arrebatan sus viñas y castros, sin que pueda impedirle que huya con una suma muy respetable de pesos contantes y sonantes. Recorre media España y cae en Madrid. Papeles y peticiones le abren el camino de las Indias, Islas y Tierra Firme del Mar Océano. A las naos. Y ya en

las Indias, a la Nueva España, donde trabaja como minero. Más tarde, a Guatemala donde el hidalgo portugués Meneses de Alancastre se torna en el ermitaño que será conocido con el nombre del Hermano Gonzalo. El Hermano Gonzalo arriba a Panamá. Al año, el hidalgo eremita se sabe al dedillo la vida y milagros de los panameños de mil y seiscientos setenta. Prédicas y sermones fustigando vicios son actividades casi cotidianas del eremita hidalgo. Cuenta Susto, que “hizo pintar un cuadro representando la Gloria, el Purgatorio, el Infierno, y el Mundo, y la ciudad de Panamá presa de un voraz incendio y los enemigos que eran ingleses vestidos de demonios, danzando llenos de júbilo en torno de las llamas”. Se sucedieron las admoniciones ante la indiferencia y la burla. Hasta el propio Presidente de la Audiencia, Pérez de Guzmán, parece que sonrió ante la idea de los “ingleses vestidos de demonios” que bailaban cerca de las llamas de la ciudad en fuego.

El ermitaño portugués pasa a Lima (1670) y convence al Virrey del Perú, Conde de Lemos, de la urgencia de cambiar la ciudad de Panamá a las proximidades del Cerro Ancón. La sugestión se toma en cuenta. Entretanto Morgan, trabaja con sus “demonios”. Demonios que un trágico día –28 de enero y miércoles de 1671– han penetrado “danzando llenos de júbilo en torno de las llamas” que consumen la pretérita ciudad de Pedrarias.

El hecho ha conmovido a la Monarquía. Su Majestad la Reina, Doña Mariana de Austria, el Consejo de Indias, los Generales del Ejército y la Armada perciben la trascendencia de que el inglés haya acabado con una articulación vital de las rutas de los dominios de Indias. Urge rehacer la ciudad, pero una *ciudad-fortaleza* que nunca más pueda ser batida en la forma fácil con que la saqueó el inglés. Hace falta un militar de capacidad enérgica y expeditiva que decida, prestísimo, la defensa del Istmo y la fundación de la nueva *fortaleza-mercado*. El 12 de agosto de 1671 seis meses y medio después de la quema, parte de Cádiz el Sargento Mayor de Batalla Don Antonio Fernández de Córdoba y Mendoza.

Porta entre sus papeles el nombramiento de Presidente, Gobernador y Capitán General de Tierra Firme. Todo en una sola pieza. Caballero de la Orden de Santiago, su apellido tiene en la tradición militar antecedentes prestigiosos de Gran Capitán.

Ya está en Portobelo el Capitán Caballero de Santiago y desde ahí se afana ya por el problema de reconstruir o trasladar la ciudad deshecha. Ya ha cruzado el Istmo por el *Camino Real*, entre lluvias y fangales, para llegar cuanto antes a la Vieja Panamá, que obstinados vecinos se aprestan a reedificar. Lo vemos, caballero en su caballo, pasear por las sabanas y el parque tropical que rodean a las ruinas; la mente puesta en las instrucciones que trae, la vista captando las malas condiciones defensivas y tratando de buscar un lugar propio para una *ciudad de armas*; de armas y de comercio, para una *fortaleza-mercado*, que ha de ser, además, *puerto de tránsito y transbordo*. Cuatro meses después (7 de diciembre de 1671), informa al Rey que la ciudad debe trasladarse a las faldas del Cerro Ancón.

Mientras el asunto toma decisión definitiva, reaparece en Panamá el ermitaño lusitano. Vuelve de Lima el Hermano Gonzalo, acompañando a las Monjas de la Concepción que, huyendo de Morgan, buscaron cobijo en la capital virreinal. Viene cargado de bastimentos y estimulado por el propio Virrey para resolver el traslado de la urbe, que, entretanto, acampa en sus mismas ruinas en espera de su nuevo destino. Es el año 1672. El Hermano, después de dejar Monjas y provisiones en la vieja Panamá, se retira a las faldas del Cerro Ancón, en donde hacía tiempo había algunas casuchas de madera. En la limpia de bosque y maleza está enfrascado, cuando aparece –caballero en su caballo– Don Antonio Fernández de Córdoba, acompañado de los Oidores de la Real Audiencia, de hidalgos y gente principal, todos en busca de la tierra en que piensan *plantar* la ciudad. El lugar grato, la península de La Punta que se prolonga al este, amplia y ventilada; la cercanía de la Isla de Perico; las buenas aguas que fluyen de la fuente de Chorrillo; las brisas frescas... El lugar es grato. La de-

fensa posible tras las faldas del Cerro Ancón, que va a comenzar su vida inconclusa de vigilante y guardián de una ruta. Una ciudad y un puerto.

El Presidente suministra al Hermano Gonzalo negros y mulas, para que la limpieza de las faldas acogedoras del Ancón se acelere y concluya. Y el desmonte progresa y se van creando campos de cultivo. Pronto brota el maíz, base nutricia del cuerpo. Pronto se alza una capillita minúscula, para que el espíritu aletee y se nutra también.

El Presidente, el Gobernador, el Capitán General; los Oidores y el Arzobispo, reunidos en la Junta de Autoridades que se efectúa en las ruinas de la ciudad quemada, acuerdan finalmente el traslado y eligen el sitio del Ancón, con clara visión que, a poco de llegar al mismo, viera también D. Antonio Fernández de Córdoba, seleccionar de la nueva ubicación. Ahora trabaja Madrid. El Consejo de Indias y el Consejo de Guerra aprueban las recomendaciones que han llegado de Panamá y por Real Cédula de 31 de octubre de 1672, “la fortificación de la nueva ciudad que se ha de poblar en el sitio del Ancón” está resuelta. Antonio Fernández de Córdoba ha decidido. El Hermano Gonzalo ha presentido y recomendado.

Las ventajas son incuestionables: en posición peninsular, –península de La Punta– rodeada de rocas que sufre intensos desplazes en la bajamar y hacen difícil el acercamiento de buques hostiles; en proximidad al puerto insular de la Isla de Perico, el verdadero puerto panameño; resguardada la parte de tierra por el gracioso Cerro Ancón; la ventilación marinera de los buenos vientos; las aguas claras que fluyen de la fuente del Chorrillo; todo forma un armónico conjunto de factores propicios para la fortaleza, el mercado y el puerto que están a punto de nacer.

La hora de los técnicos llega. Trabajan con premura y tesón los ingenieros en la elaboración de planos. Planos que no se improvisan; que tienen sus *especificaciones*, diríamos ahora, inscritas en las leyes que regulan el trazado de las ciudades, especialmente, en la famosa Real Cédula de Felipe II, de 25 de octu-

bre de 1573. Plaza principal, con proporciones definidas, calles que se cortan en ángulo recto; orientación general del núcleo urbano de acuerdo con la insolación y el régimen de vientos; ubicación de edificios públicos, eclesiásticos y civiles; distribución de lotes y solares entre los fundadores; aprovisionamiento de agua; casas y tipos de construcciones...

Los planos están listos. Betín y Ceballos han dado cima a la tarea, las ordenanzas de población se han cumplido. Sin que falte el detalle, de importancia capital, de las defensas de la Ciudad: la fortaleza; que atento está a ello el Capitán General de Tierra Firme, Fernández de Córdoba, Caballero de Santiago.

Y al fin, el día solemne, 21 de enero de 1673, con testimonio irrecusable, que dice: “Yo Juan Aranda Grimaldo Escrivano del Rey Nuestro Señor y su Notario Público de estas Indias certifico y doy fe... como hoy savado veinte y uno de enero día de Santa Inés Virgen y Mártir del año corriente de mil seiscientos y setenta y tres, estando en el sitio del Ancón donde se funda la nueva ciudad de Panamá”...

Estaban: Fernández de Córdoba, el Doctor Antonio de León, Obispo de la ciudad, el Licenciado Sebastián Alfonso de Velasco, “abogado mas antiguo de la Real Audiencia”, el franciscano predicador Fray Martín de Prado, el Capitán Nicolás Navarro, el Alférez Juan de Isassé... estaban los ingenieros... estaban hidalgos y mercaderes, criollos, mestizos, negros, mulatos... estaban... todos... plantando la nueva urbe.

La ceremonia es solemne, bajo el sol intenso y las brisas de Enero. El Gobernador y las Autoridades, junto con los ingenieros, delinean y trazan calles, forman la Plaza principal (“catorce lumbres en cuadro”); al Oriente de ella, la Catedral (“de treinta varas de frente con el fondo necesario para cementerio”)... Y todo hecho, el Obispo bendijo el sitio y puso la cruz alta en él y otras cruces en medio de la Plaza “centro principal de la nueva ciudad” y señaló el lugar para el Convento de la “Pura y limpia Concepción”... mientras que del puerto venían barcazas con maderas gruesas...

ANGEL RUBIO

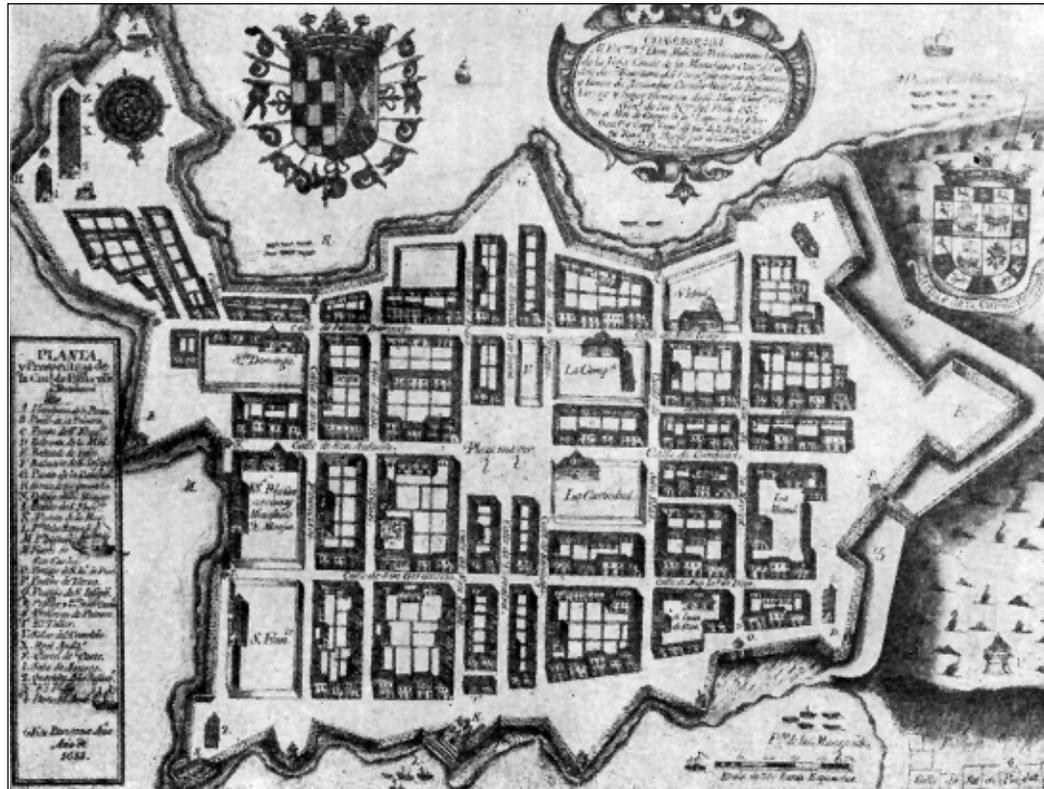
“Siendo testigos todos los arriba mencionados y otro mucho concurso de gente que se halló presente”, en esta mañana de enero del día de Santa Inés, mientras soplaban, suaves y refrescantes, las brisas de los alisios y comenzaba la estación seca de mil y seiscientos setenta y tres.

Casi dos años después de que los *ingleses vestidos de demonios* danzasen junto a las llamas...

7.
**FUNCIONES. FORTALEZA. MERCADO Y PUERTO.
PROSIGUE LA RUTA DE LA PLATA.
EL NÚCLEO PRIMITIVO**

El hombre propone... pero Don Antonio Fernández de Córdoba y Mercado no pudo ver concluidas las fortificaciones de la nueva fortaleza de Indias que quiso hacer inexpugnable por los siglos de los siglos. Tres meses después de fundada la ciudad muere el gran urbícola. La obra apremiante de la fortificación —que tiene obsesionadas, con razón, a las autoridades— prosigue tesonera; murallas y fuertes van naciendo macizos, hercúleos y abrazan a la ciudad por los cuatro cuadrantes. Alonso Mercado de Villacorta, Ingeniero de los Reales Ejércitos, da el empuje vigoroso.

Panamá queda defendida por una gran muralla, armada de artillería de bronce y coronada por garitas dispuestas a cada doscientos o trescientos piés. El Plano de Fernando Saavedra de 1688 permite apreciar la calidad defensiva de la nueva urbe. En la plataforma de la punta peninsular (las Bóvedas actuales) están la Sala de Armas y los Cuarteles de Infantería, el Almacén de pólvora y la Real Audiencia. Hacia el Norte (en plena muralla y cercana al Palacio actual de la Presidencia de la República) se abre la *Puerta de la Mar*, junto al Puerto de los Barcos. Por el lado de tierra y haciendo frente al foso que circunda esta parte amurallada, destacan los Baluartes de *La Merced*, *de Jesús* y *San José*; se intercala entre los dos primeros la *Puerta de Tierra*, con el camellón que salva el foso. Las obras de fortificación fueron tan costosas que el Consejo de



Plano de la Ciudad de Panamá y su fortificación, levantado por Fernando de Saavedra. 1688.
(Original en el Museo Nacional de Panamá).

Indias llegó a preguntar *si estaban hechas con oro o con plata*.

Dentro del recinto, el tablero de ajedrez urbano presentaba tres calles orientadas de este a oeste; la de Santo Domingo (prolongada por la de San José), la de San Antonio (prolongada por la Calle de Córdoba; parte de la actual Avenida Central) y la de San Jerónimo (continuada por la de San Juan de Dios).

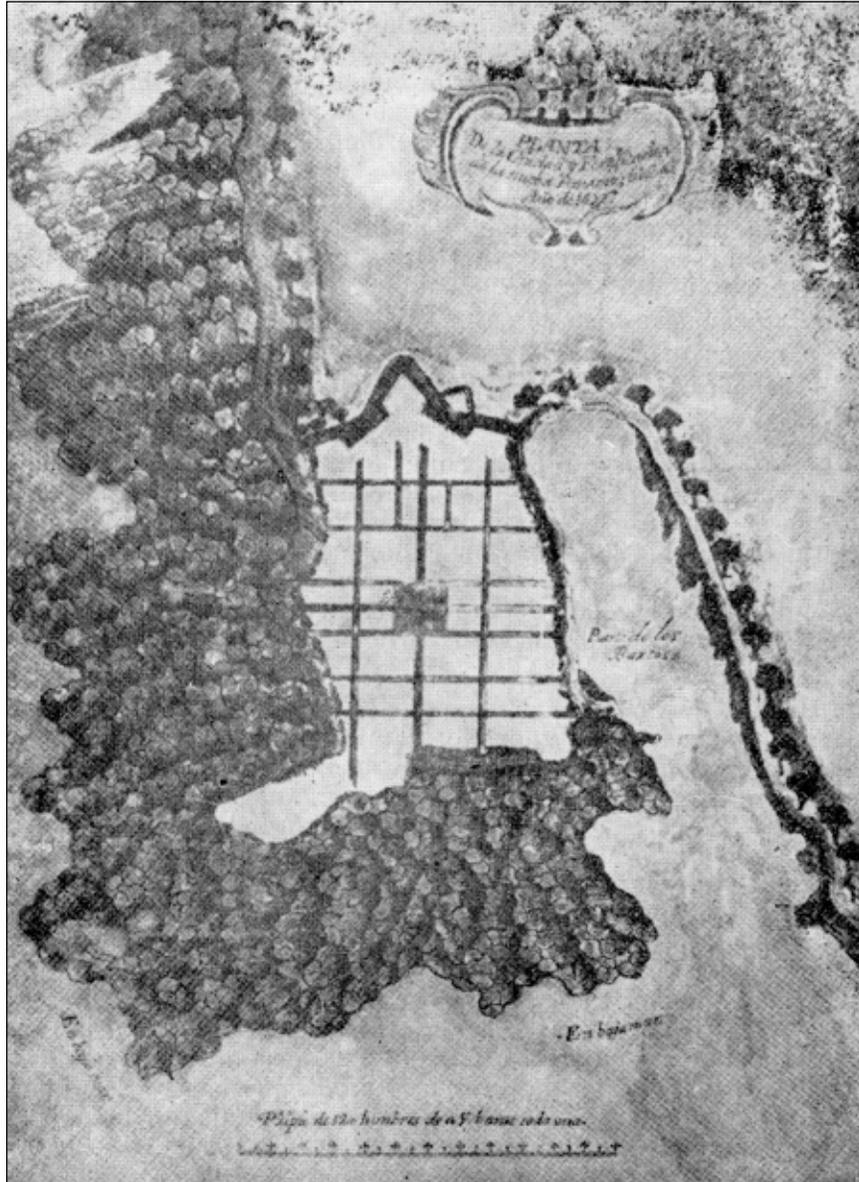
En sentido Norte-Sur se disponían siete calles (San Francisco, San Miguel, San Pablo, Torralva, Santiago, San Blas y la Merced). La disposición del trazado era bien semejante al de la ciudad fenecida.

Los Conventos se asientan en el lugar donde hoy –algunos en pie o en ruinas– pueden contemplarse: Santo Domingo, la Concepción, San Francisco, San José, la Compañía de Jesús, San Juan de Dios, la Merced. Y en la Plaza Mayor (el Parque de la Independencia actual), la Catedral, que a fines del siglo XVII se construye de madera; se ponen los cimientos de la Capilla Mayor para obra de mampostería y se comienzan las paredes de cal y canto.

Fuera de las murallas, en la parte que mira hacia tierra, se extiende el revellín, obra exterior que cubre la cortina de la fortaleza y la defiende, glacis o explanada de la ciudad, donde pronto surgirá un arrabal. Por el sur, el revellín acaba en el *Puerto de los Pescadores*; por el norte toca en el *Puerto de los Manzanillos*, cerca del cual existe ya en el siglo XVII la *Calle de Salsipuedes*, mucho antes de que vengan chinos a la ciudad y nazca la *leyenda* del barrio chino. No lejos de Salsipuedes (viva y bulliciosa calle actual, próxima al Mercado) se levanta por entonces el fuerte de San Carlos.

La nueva Panamá inicia su vida de fortaleza de la Mar del Sur como pieza capital de un sistema defensivo del Istmo de Panamá consistente en castillos y fuertes situados así: uno, en la entrada del río Chagres (Castillo de San Lorenzo); varios, en la bahía de Portobelo (Castillo de San Felipe Todofierro, de Santiago de la Gloria, de San Fernando, de San Jerónimo y de San Cristóbal); los fuertes de Chepo y los del río Trinidad, afluente del río Chagres, utilizado para las comunicaciones y transportes transístmicos. Las

LA CIUDAD DE PANAMÁ



Plano de la Ciudad de Panamá y sus fortificaciones.

Fecha del plano: 1675.

(El original se conserva en el Archivo General de Indias de Sevilla, España).

rutas siguen siendo las mismas: el Camino Real, que va de Panamá a Portobelo es camino terrestre; el camino terrestre que lleva al embarcadero de Cruces, continúa por el Río Chagres abajo para salir al Caribe, y por mar, alcanzar la bahía portobeleña. Con estos y otros que se hacen en el siglo XVIII (como el de Panamá a Gorgona y el de Panamá al Desembarcadero del río Trinidad) se enlaza la ciudad nueva para proseguir su función comercial de *ciudad-mercado*, que hereda de la vieja Panamá. Es curioso señalar que el camino que va desde *Puerta de Tierra* a buscar el antiguo de Portobelo será llamado más tarde *Camino de las Sabanas* y que por él ha crecido la arteria principal de la ciudad, su nervio más vivo: la Avenida Central. “Las ciudades crecen en el camino de los burros”... Le Corbusier tiene razón.

La función comercial de la nueva ciudad es la de *mercado y puerto de tránsito y trasbordo en la ruta de la plata: la plata perulera*. El puerto principal, para las naves de mayor calado, sigue siendo el insular de la Isla de Perico, como antaño; aunque bajo las murallas hayan surgido pequeños puertecillos: el de Manzanillos, el de los Barcos, el de las Canoas, el de los Pescadores, todos visibles en el mapa de 1688.

Esta función comercial tiende a decaer en el siglo XVIII aunque sigan llegando los Galeones de Tierra Firme, continúen las ferias de Portobelo y la clase económica más activa, dentro de la ciudad, la compongan los mercaderes y la población negra que, como antaño también, atienden al tráfico mulero y fluvial de las recuas de Portobelo y de las canoas del Chagres. Es que la vida económica de la Monarquía de los Austrias, agonizante ya, pasa por crisis paralizadoras; es que en los dominios de Indias van surgiendo nuevos centros industriales y comerciales; es que la piratería arrecia en sus ataques, y es, finalmente, que la nueva dinastía que gobierna a España en el siglo XVIII trae módulos nuevos en punto a la vieja organización del comercio con Indias. Y todas estas fluctuaciones van preparando la decadencia y el letargo de la ciudad de Panamá. Que ya se acerca.

LA CIUDAD DE PANAMÁ

Y por si era poco, el día de la Candelaria de 1737 un gran incendio, un feroz incendio, que la historia recuerda con el nombre del *fuego grande* muerde en las casas de madera de la ciudad, que queda destruida en sus dos terceras partes. “Día de la Candelaria, víspera de San blas, a las muchachas adentro se les quemó la ciudad”... cantan los de *afuera*, los situados en el revellín o explanada que ya se ha convertido en arrabal, con población popular numerosa que se pierde entre las huertas y huertos, hatos y hatillos que han surgido en los alrededores. Hasta la Catedral de madera pereció entre llamas dantescas... ¡Qué poema definitivo hubiera compuesto Rogelio Sinán de ver el macabro espectáculo desolador!... Y tuvo que marchar, la Catedral, a situarse provisionalmente en el corazón arrabalero y popular de Santa Ana.

“A las muchachas de adentro... Se les quemó la ciudad”...