8.
RUTA MUERTA Y ESPÍRITU VIVO. LETARGO CON VARIACIONES

Dos, siglos casi justos duró la Ruta de la Plata, la que enlazó por tierras asperas y mares anchos la entraña argentífera del Perú con las arcas de la Corona de España; la que de la costa limeña llegaba a Panamá, cruzaba el Istmo, se embarcaba en Portobelo, tocaba en Cartagena de Indias y luego, mar adelante, paraba en Cádiz para remontar el Guadalquivir y subir a Sevilla. Como gozne de capital importancia, la ciudad panameña cumplió su oficio de puerto de transbordo y tránsito dos siglos también. Pero...

1746. Ha subido al trono de Madrid el tercer Barbón, Fernando VI, y su coronación se celebra en todos los dominios. En Panamá también. Es el mes de febrero. En la Plaza Mayor –la Catedral a medio construir– hay fiestas de toros y cañas. ¡Que está engalanada la Plaza Mayor!... ¡Que tiene Rey nuevo la Corona Hispana!... Y hay fiestas de toros, cañas y bailes en la Plaza Mayor, *adentro*, como hay fiestas populares en los arrabales de afuera, en el arrabal de Santa Ana. Nadie sabe –entre vino y baile– que aquel mismo año la ruta que anima y animó a la ciudad en fiestas va a morir. Como murió. La política económica de los Borbones rompe el monopolio comercial, muchos navíos pueden venir a Indias, por rutas diversas. Además allá en América del Sur se yergue y cobra vida la pampa ganadera; comienza a crecer el puerto de Buenos Aires a la vera del Río de la Plata. Y en la otra margen hace poco que ha nacido Montevideo. Un buen día, la Corona decide y manda que la ruta Sevilla-Portobelo-Panamá-Perú quede en suspenso y sea re-

emplazada por la ruta Buenos Aires-Cabo de Hornos, "más fácil y menos costosa para los negociantes del Perú". Aquella, la ruta centenaria, muere. Se acalla Portobelo; trajinan menos las recuas del Camino Real. Y en Panamá comienza un letargo que durará más de un siglo. Nacida por el impulso del Oriente, de las *especies* (la especiería del siglo XVI), tornada luego puerto clave en la ruta de la plata... ¿qué destino la espera ahora?... ¿a dónde irán los mercaderes?... ¿de dónde vendrá la riqueza?...

Y por si era poco, otra vez las llamas hincan sus dientes flamigeros en la carne blanda de las casas de madera de la ciudad; es el *fuego chico* que la tuesta y consume en 1756. Las cosas van de mal en peor. Paralizada la vida comercial, quemada, en parte, llegan nuevas, *malas también*, de que el Darién rebelde constituye, sigue constituyendo, una grave amenaza... Y hay que ir a luchar contra chocóes y kunas sublevados en los entresijos fluviales del huraño Chucunaque... ¡Guerras sórdidas consumidoras de gente flaca y macilenta!... La decadencia, el letargo va en aumento. La población decrece.

Pero el espíritu no muere. Porque es, precisamente, en esta primera etapa del letargo con variaciones cuando se cumplen funciones espirituales y culturales, reveladoras de que Panamá no ha muerto y que tiene ya una vida urbana propia; aunque los mercaderes sigan marchándose a tierras de especulación más fácil.

La Catedral, que ha ido y venido de iglesia en iglesia perseguida por los fuegos, se bendice en 1762 y se consagra pomposamente, con todos los requisitos del ritual romano, el 4 de abril de 1796, siendo su Arzobispo Don Remigio de la Santa. Consagrada está, aunque carezca de altares definitivo de atrio, y aunque sus pisos sean de anchos ladrillos cuadrados. Pero ese día, en una de sus torres, tañen las campanas de bronce que tuvo la Catedral antigua de la vieja Panamá. Campanas fundidas en crisoles de Toledo, a los que una reina castellana arrojara, al tiempo de su fundición, un collar de filigranas de oro hecho con oro de la panameña *Castilla de Oro.* ¡Qué bien debieron sonar el día memo-

Vista de la Puerta de Tierra, que comunicaba el núcleo de la ciudad fortificada, intramuros, con el arrabal.

Fachada exterior de la Catedral de Panamá.

rable de la consagración!... No con lengua de plata, sino con acento áureo, de oro de la panameña *Castilla de Oro*...

"Fuit homo missus a Deo cui nomens erat"... Hubo un hombre enviado por Dios cuyo nombre era... Francisco Javier de Luna y Victoria y Castro. Criollo panameño, oriundo de Natá. Ha estado en la milicia; ha estudiado en el Seminario de la Catedral, ha servido en la misma Catedral donde ha puesto fe y energía para el adelanto de la construcción. Ha estado en Cartagena de Indias; y ha sido Visitador del Darién. En 1751 es nombrado Obispo de Panamá. A su costa prosiguen las obras del templo metropolitano. Pasa luego a Trujillo donde sigue levantando templos. Muere en 1777. Pero antes ha fundado la primera Universidad de Panamá. Cuando una ciudad llega a tener un centro de vida cultural superior es verdad que se convierte en *nervio de la historia*, como dijo Spengler, y en *Síntesis de la Patria*, como apuntaba Maragall. Y esta obra, no por fugaz menos significativa, justifica que hablemos del *espíritu vivo*.

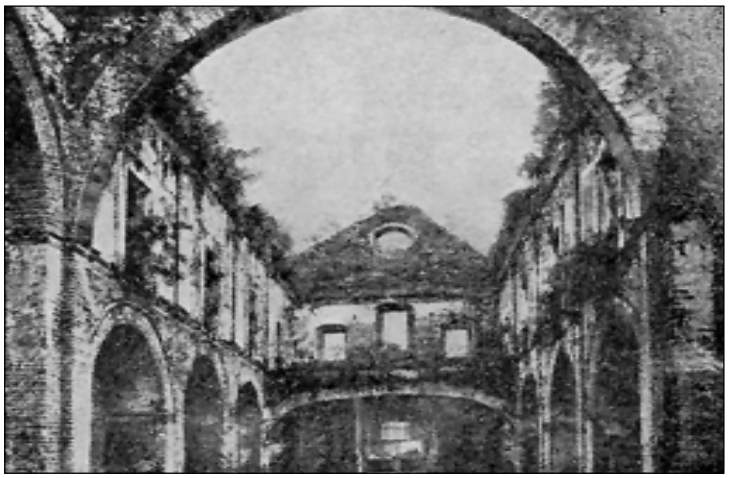
El Obispo Luna, sintiendo la falta de maestros para instruir a la juventud panameña propuso a la Audiencia de Panamá que se fundasen, costeadas por sus propios bienes, tres cátedras: de Filosofía, de Teología Moral y de Escolástica, en el Colegio de la Compañía de Jesús, donde los estudiantes pudieran obtener los grados de Bachiller, Maestro y Doctor. La Audiencia comprobó la necesidad ya que, por entonces, los estudiantes panameños habían de marchar a Santa Fé, a Lima o a Quito para poder seguir estudios y lograr sus grados. Y en 1749, a principios del letargo y de la emigración de mercaderes, el Rey firma en los Jardines de Aranjuez, el Real Decreto de fundación de Cátedras. Panamá tiene Universidad, su primera Universidad. La debe a este "padre común de pobres" que fué el ilustre panameño de Luna y Victoria y Castro.

Y que el espíritu crece lo acusan claros varones que, por estos años también, han nacido o vivido en la ciudad, ahora mercado en decadencia. Es Don Manuel Joseph de Ayala, consejero del Supremo Consejo de Indias, "el más destacado jurista indiano de

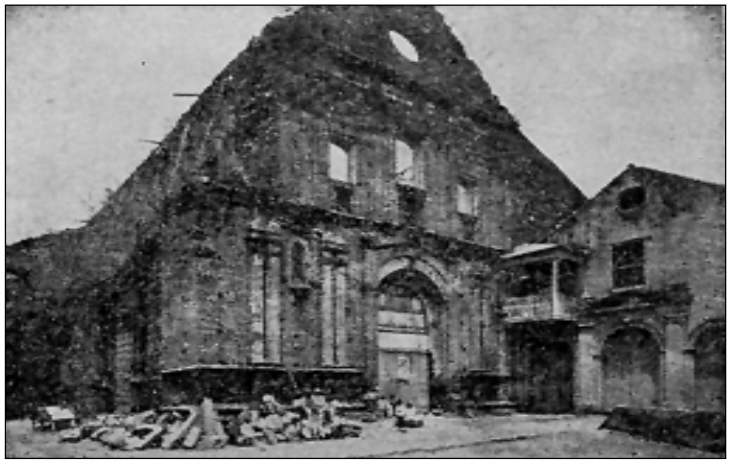
El Altar de Oro. Iglesia de San José. Ejemplar valioso del Barroco colonial.

Vista de las ruinas del Convento de los Jesuitas que fue sede de la Universidad de San Francisco Javier, tal como se encontraba a fines del Siglo XIX. (Las ruinas se conservan aún en la actual Avenida "A").

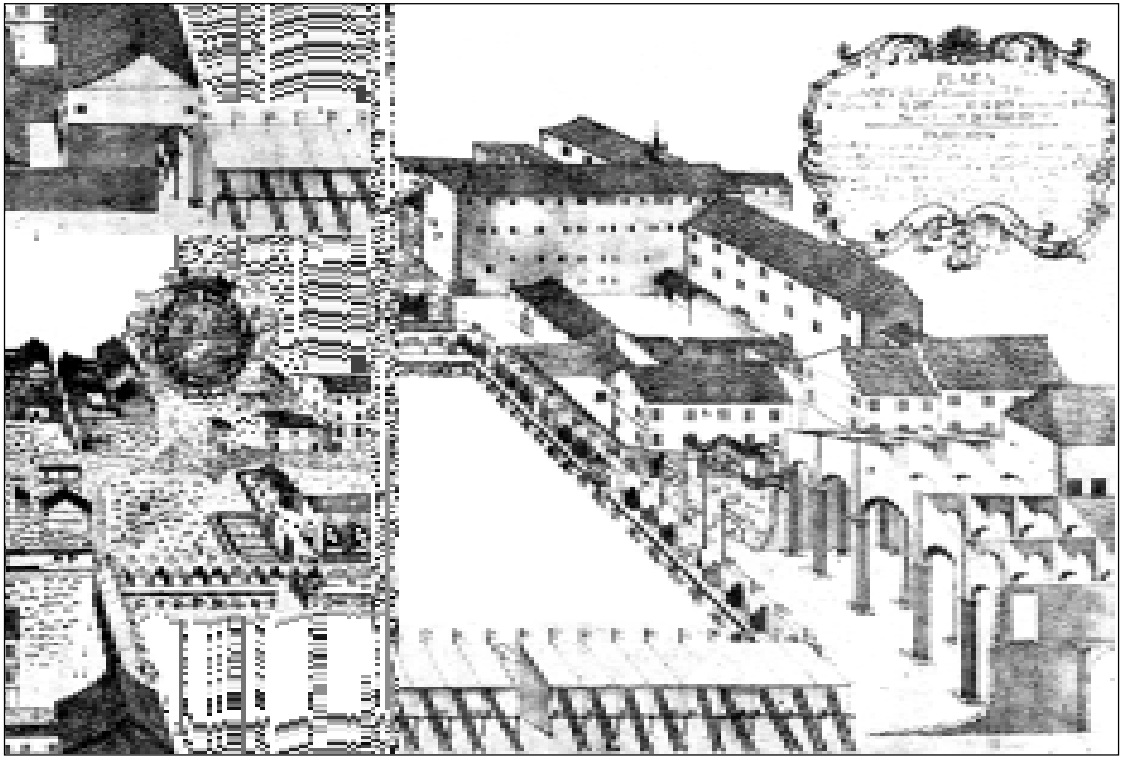
Vista de la Iglesia de San Francisco, antes de su restauración en el siglo XX. (Actual Plaza de Bolívar). Un ejemplar de la arquitectura colonial panameña del Siglo XVIII. (Fotografía de fines del Siglo XIX).



Vista de la nave central del Convento Santo Domingo (actual Avenida "A"). Al fondo el famoso Arco Chato. Un valioso ejemplar de la arquitectura colonial en ladrillo del Siglo XVIII.



Fachada de la Iglesia de Santo Domingo (actual Avenida "A"). Arquitectura colonial en ladrillo. Siglo XVIII. (Fotografía de fines del Siglo XIX).



Plano de la Plaza Mayor de la Ciudad de Panamá donde se celebraron corridas de toros, comedias y máscaras en febrero de 1784, para celebrar la proclamación del Rey Fernando VI. (El original se encuentra en el Archivo General de Indias de Sevilla, España. Copia en colores en el Museo Nacional de Panamá).

su época"; es don Sebastián López Ruiz, médico y naturalista que labora en Nueva Granada y en Portobelo; es don Víctor de la Guardia y Ayala, cuya tragedia en verso, *La Política del Mundo* "... es la primera pieza teatral escrita y representada en Panamá'' (Rodrigo Miró).

1790. Panamá, la ciudad, contiene poco más de 7,000 almas; "va cada día en mayor decadencia y disminución... no habiendo comercio, ni industria, ni agricultura, los mismos naturales pasan al Perú". Y sin embargo –dice un informe de la época–, los panameños "son de fino ingenio, vivos y de potencias despejadas, muy aptos para todas las ciencias y para el comercio, y aún en la gente baja y de color, se perciben las mismas cualidades". Esto, a pesar del clima tropical intenso, de las fiebres intermitentes, de los catarros y dolores de costado y de las guerras del Darién de que habla el mismo escrito.

1797. Variaciones del letargo. El precursor de la independencia americana, Francisco de Miranda, propone en París la apertura de una vía de comunicación interoceánica por Panamá o por Nicaragua.

1815. Bulle el genio de Bolívar. Carta de Jamaica... "Acaso, sólo allí –en Panamá– podrá fijarse algún día la capital de la Tierra".

1814-1821. Guerras de independencia. La ciudad se reanima. La función de fortaleza –Portobelo y Panamá– se pone a prueba. Y responde. Virrey, tropas, municiones, bastimentos. Pero... los días están contados.

1821. Variaciones del letargo. "Panamá espontáneamente y conforme al voto general de los pueblos de su comprensión, se declara libre e independiente del gobierno español", dice el acta del 28 de Noviembre.

1827. Por designación de Bolívar, ingenieros suecos e ingleses exploran el Istmo para determinar la nivelación de los océanos. Se anuncia de nuevo la ruta.

1835. El Doctor J. H. Gibson, norteamericano, afirma que un

puerto libre en Panamá, punto central del Océano Pacífico, activaría el comercio mundial y especialmente el de Estados Unidos, cuyos ciudadanos son ya dueños del 60% de todo el comercio del Pacífico.

Mientras tanto, sigue el letargo, mas no la muerte. "La ciudad – se escribe en 1832– se divide en alta y baja... La más poblada es la última, llamada el Arrabal"... Tiene Colegio y tiene comercio considerable con los ingleses de Jamaica y los americanos en Estados Unidos. Se exporta por valor de 40,000 pesos anuales en perlas; "reina el espíritu mercantil" y "celebra un mercado anual muy importante". Sus cercanías están plantadas de bananos, naranjos, higueros, tamarindos y cocoteros...

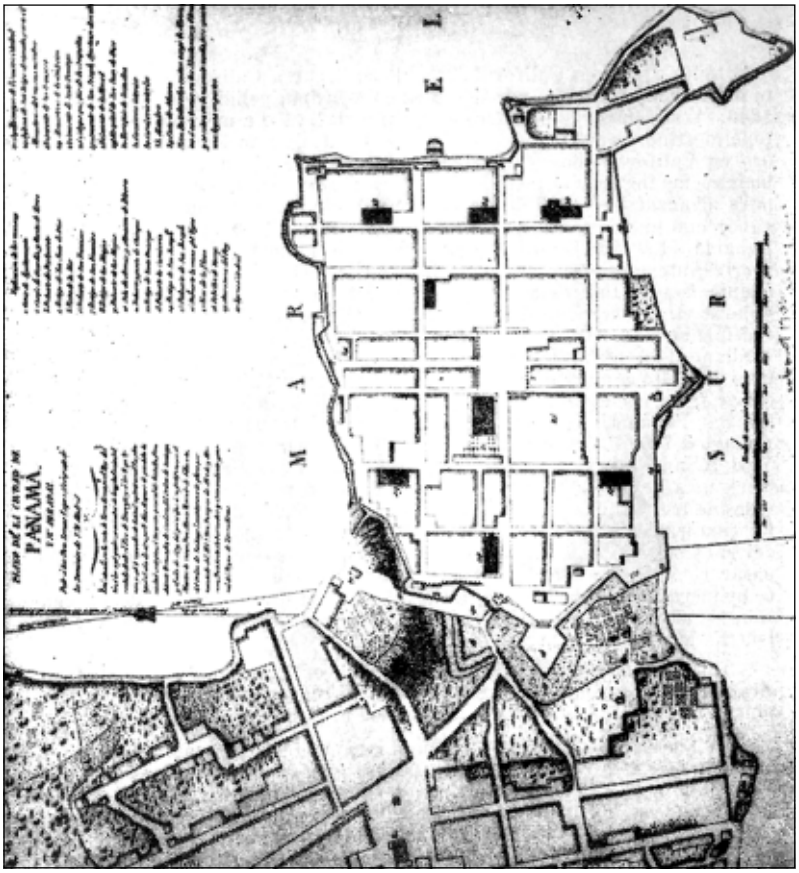
Y mientras el letargo prosigue, con variaciones, va a comenzar la lucha de las rutas por el Canal.

La ruta está muerta... pero el espíritu vivo. Se acerca un nuevo ciclo.

9.
LA RUTA DEL ORO. LA NUEVA "RUTA PANAMÁ" AYUDA A QUE SE CUMPLA EL "DESTINO MANIFIESTO" (1848-1869)

1846. ¡Oro en California!... Pero llegar a California desde el Este de Estados Unidos y por tierra es cosa ardua, peligrosa y lentísima en 1846. Y sin embargo... ¡Oro en California!... La marcha hacia el oeste, el destino manifiesto de los Estados Unidos, se acelera. Que a más de oro en California hay ya por los mares navegación a vapor. En 1848, mercancías inglesas cruzan por el Chagres y por el viejo camino de Cruces para alcanzar la Ciudad de Panamá y enlazar aquí con rutas marítimas a vapor que marchan por el Pacífico. Inglaterra ha creado la nueva ruta Panamá. Estados Unidos percibe pronto su importancia porque tiene ya fuertes intereses en las regiones del Pacífico: Oregón y California. Estas adquisiciones e intereses hacen urgente establecer líneas de navegación regulares en el Pacífico. Marcha hacia el Oeste, destino manifiesto, oro en California. La ruta se engarza en el Istmo de Panamá. Albert Sloo y William H. Aspinwall son sus grandes animadores. Aspinwall asocia el plan de la línea marítima de Panamá a Oregon y California con un ferrocarril que cruce el Istmo. Surge el ferrocarril de Colón (puerto recién nacido) a Panamá. Durante veinte años (1849-1869) más de cien buques *(Panama Type)* sirven la ruta; durante ellos pasan por Panamá, de New York a San Francisco, más de 300,000 personas y de San Francisco a New York más de 220,000. El oro que ha cruzado por Panamá durante esta vida intensa y fugaz se estima en más de 710,000,000 de dólares (Kemble). La finalización del

ferrocarril terminó con el camino peligroso y costoso del río Chagres. En Estados Unidos, los anuncios gritaban “No hay que pasar ríos”... La isla de Taboga, recuperando su primitivo destino, fue la primera base para los buques de vapor al instalarse líneas de navegación regulares en el Pacífico. Hasta se pensó construir un muelle en la Isla Flamenco.



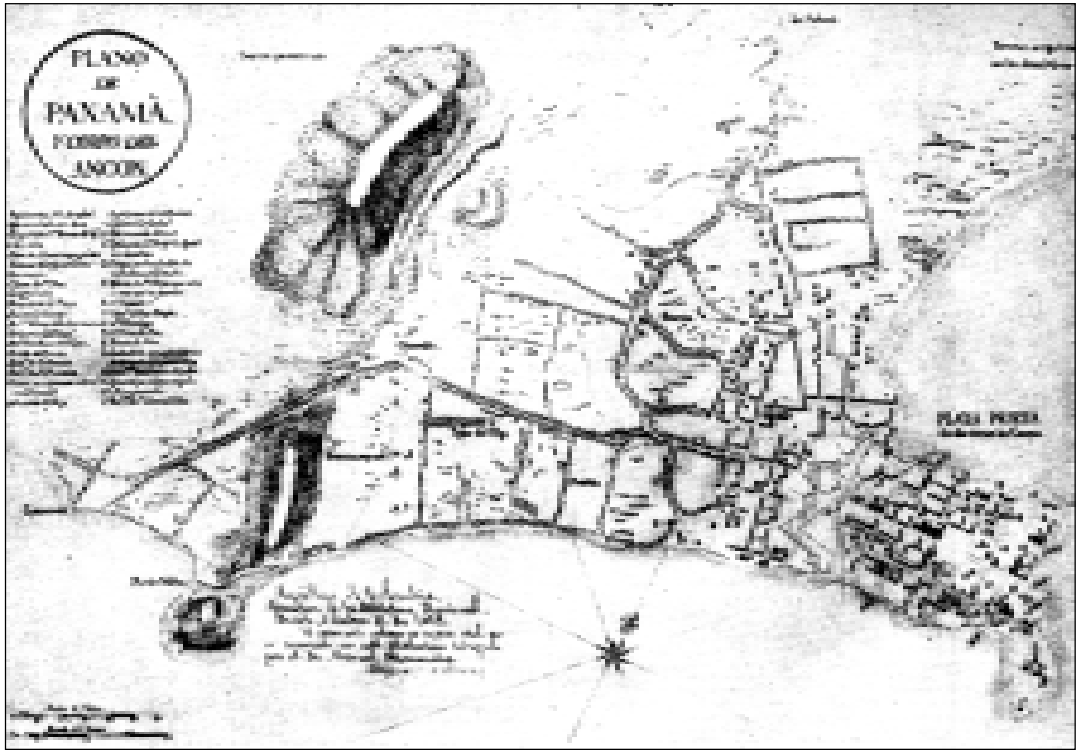
Plano de la Ciudad de Panamá y sus arrabales. Levantado por el cartógrafo y geógrafo Tomás López, 1743-1749. (El original se conserva en el Museo Nacional de Panamá. Donativo del doctor Ricardo J. Alfaro).

Entretanto, la ciudad recupera el ritmo vertiginoso del puerto de tránsito y transbordo para una *ruta del oro.* Toll Bidwell, un Vice-cónsul inglés, pinta así (1856) la ciudad en los días de la California:

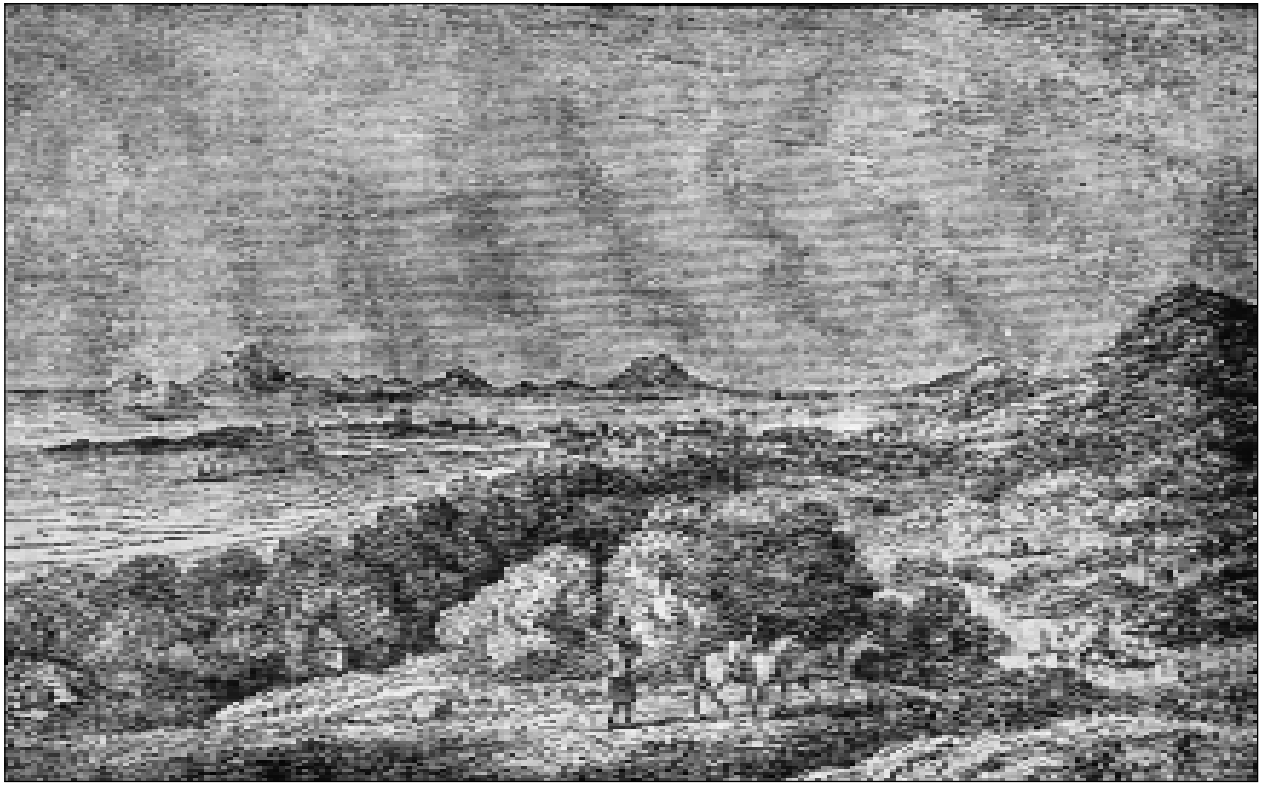
"Vista desde el Pacífico tiene una imponente y noble apariencia. Las torres de la Catedral y los restos de las antiguas bien construidas iglesias y conventos, sobresalen intrépidamente sobre las primitivas líneas de las fortificaciones, mientras varias casas modernas las aventajan en aspecto. Calles de buen ancho, trazado regular, bien construidas y con cuidado de la ventilación... El arrabal, tan intensamente poblado como el núcleo urbano, está habitado por gentes de color. Tiene la ciudad reputación de limpia, pese a los malos desagües. La población oscila entre 10 a 12,000 almas. Quedan algunas casas de piedra con patios y corrales de estilo español; pero abundan, en mayoría, las casas de madera de dos pisos; los altos, con balcones y... para muchas otras cosas; en los bajos hay comercios, lavanderías, secaderos y cuartos que habitan las gentes pobres. Ya la ciudad está alumbrada por petróleo, por lámparas de aceite y por velas; pero se permite tener cerdos y gallinas... freír pescado y cocinar en las calles con los consiguientes olores desagradables"...

Más de medio millón de hombres que pasan por esta ruta durante la California han dejado buena plata en bolsas de comerciantes y trajinantes, como han dejado memoria de algarabías y de choques en este bullicioso ir y venir californiano. No hay chico de escuela panameño que no haya quedado vivamente impresionado por el incidente llamado de la *tajada de sandía,* riña que comenzó entre un extranjero y un vendedor panameño y que se ventiló a tiro limpio, a tiros limpios, en la estación del ferrocarril, situada entonces en las afueras de la ciudad.

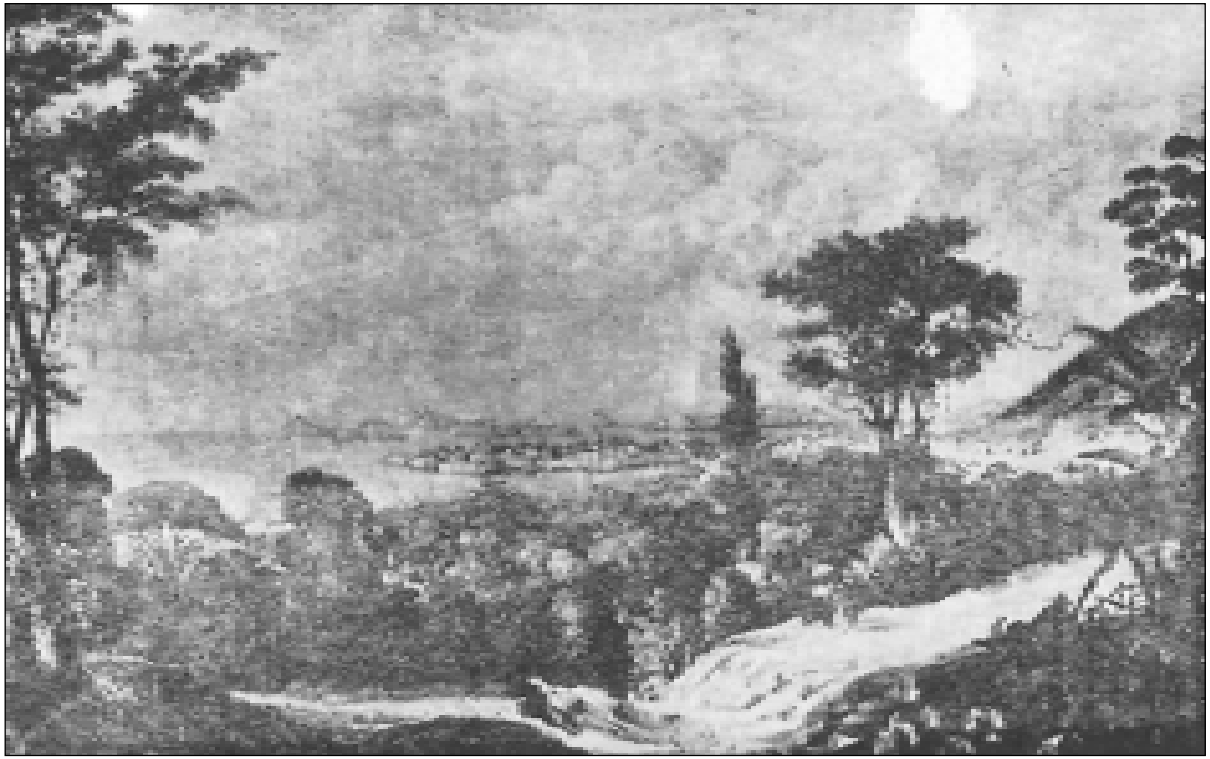
Época de la California. La ruta Panamá ha contribuido a la marcha hacia el Oeste, al cumplimiento del *destino manifiesto* que dio posesión de todo su territorio a Estados Unidos de América. De mar a mar.



Plano de la Ciudad de Panamá y sus arrabales, hasta el Cerro Ancón. Dibujado por Manuel Hernández, 1781-1785. (Su original reposa en la Biblioteca Nacional de Bogotá. Posee copia el Museo Nacional de Panamá).



Vista panorámica de la Ciudad de Panamá, tomada desde sus alrededores. Al fondo las islas de la bahía, 1839. (Publicado por el señor Juan A. Susto. Lotería Nº 68. Enero 1947).



Vista de la Ciudad de Panamá. Óleo del pintor francés Ernesto Charton, 1852. (Propiedad de Doña María Gutiérrez de Echeverry. Publicado en *La Nación* de Buenos Aires, el 19 de septiembre de 1937. Reproducido por el señor Susto).

10.
HACIA EL CANAL. LOS DÍAS DEL GRAN FRANCÉS

1879. París. *Auditorium* de la *Societé Géographique.* Solemnemente, un Congreso de sabios acaba de votar y de decidir, al menos por ahora, la *batalla de las rutas* que se disputan el trazado del Canal Interoceánico. Ha triunfado el Canal que deberá construirse entre la Bahía de Limón y la de Panamá. Un nuevo cielo en la vida se decide por obra y gracia de los sabios. Un geógrafo –Levasseur– ha recomendado, pensando en los siglos del porvenir, que el Canal se parezca, *"autant que faire se peut"*, a un estrecho, y que debe hacerse un canal a nivel; el recuerdo es pertinentísimo ahora.

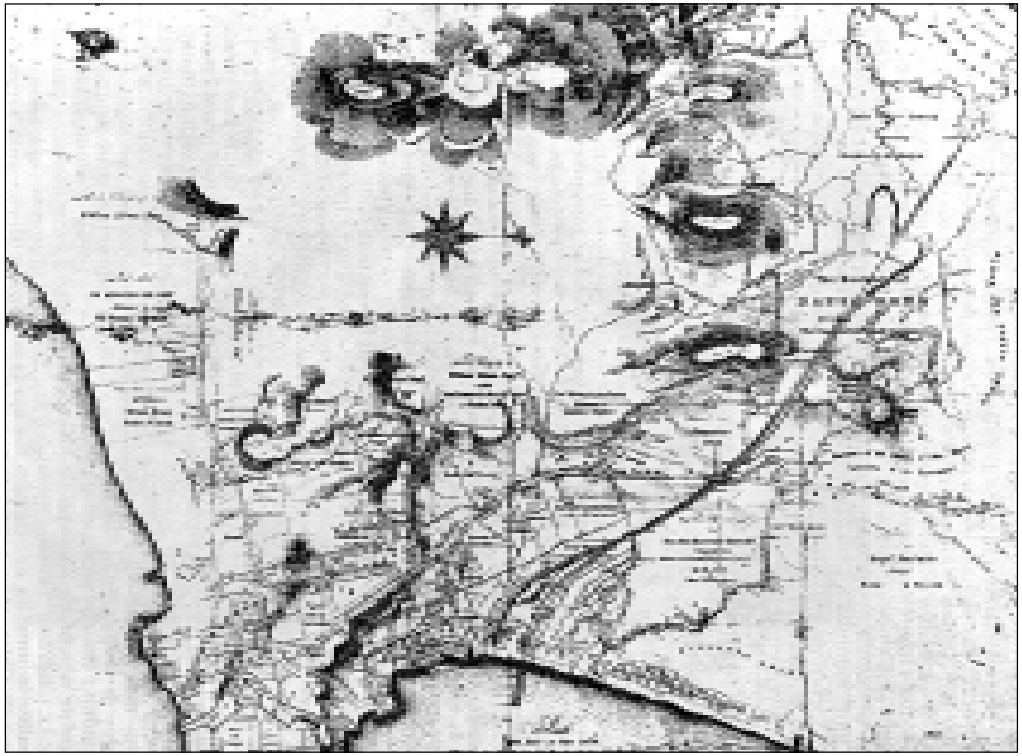
Al acuerdo sigue la acción. Y la acción –está claro– recae en el hombre que tiene prestigio y la confianza de París, de la burguesía francesa, de la banca internacional, del mundo entero, porque ha triunfado, inteligente y enérgico, en la obra de Suez, hecho ya un estrecho marino a nivel. Este hombre –no hay otro similar– es Ferdinand de Lesseps, a quien su contemporáneo Gambetta ha designado con el nombre justo de *le grand Francais.* El gran francés, de talla y gigante de espíritu, tiene 74 años cumplidos y una figura venerable y sugestiva, aureolada por la fama. La opinión francesa le sigue; la iniciativa privada, la democracia burguesa y el prestigio de la República Francesa le siguen también. "Asombrad al mundo con grandes cosas que no sean guerras", ha exclamado Víctor Hugo.

El Gran Francés levanta la *Compagnie Universelle du Canal Interocéanique*. Prepara un golpe espectacular, impresionante: el anciano glorioso viene a Panamá; proyectos en mente, planos en mano, desatando todos los resortes del entusiasmo. Su viaje desde Colón a Panamá por ferrocarril es una verdadera apoteosis. La Ciudad de Panamá se torna continua fiesta de más de tres días; iluminaciones, colgaduras, fuegos artificiales, revistas de tropa, paseos en barcos por la bella bahía, por las entradas del pequeñito Río Grande, que se transformará en la boca del canal marítimo. Lesseps se encarama a pié, entre hurras y vivas, por elevadas colinas. Fiesta. Saraos. El espíritu del Gran Francés impregna la ciudad. Se bendice la entrada del Canal. Se hacen saltar simbólicas piedras en las rocas de Culebra... donde aguardan días amargos, cuando se quiera cortar la tenaz colina. Y tras de la apoteosis, el regreso.

De nuevo es hora de técnicos, ingenieros, geodestas y contratistas. Principia un nuevo flujo de gente. El valiente esfuerzo francés comienza.

De 1880 a 1884 las cosas van normales; las dificultades se inician en el período del 85 al 87; la crisis corre del 87 al 88; la *debacle* y el escándalo sobrevienen en el 88 y el 89. Historia agitadísima de la ciudad panameña. Panamá y Colón cobran una actividad insospechada; el comercio aflora como por ensalmo; surgen los pequeños contratistas. La mano de obra es problema capital; descontando al indio se piensa en el chino; pero éste busca acomodo en el pequeño comercio urbano. El negro tiene la ventaja de su inmunidad contra la fiebre amarilla, el azote gravísimo; mas el negro de las Antillas francesas, el martiniqueño, es un mediocre trabajador, es pretencioso y politiquero. Se vuelve entonces la vista al negro jamaicano, en el que se recluta la principal mano de obra, gran parte de la cual precipitará en las ciudades.

Los técnicos franceses trabajan con ardor: Dingler, Boyer, Bunau-Varilla y una legión de ingenieros capaces. Pero el trópico todavía indomado tiene reservas temibles para la gran batalla



Planos de los suburbios de la Ciudad de Panamá. Representa las tierras pertenecientes al Gobierno, al Ferrocarril de Panamá y las huertas y haciendas situadas entre la Ciudad todavía amurallada y el Cerro Ancón (1855).

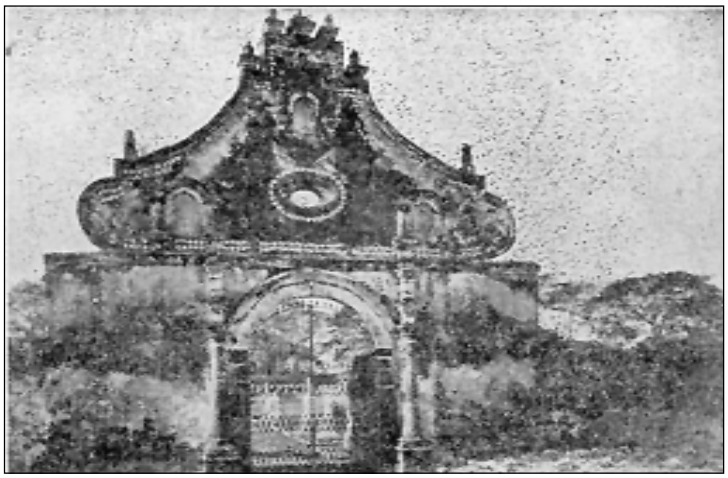
que se plantea. El clima ardiente, las tremendas lluvias, la fiebre amarilla, la malaria, son fuerzas poderosas que consumen, a diario, que diezman y esquilman a los técnicos blancos. En pocas semanas, Dingler, el activo Director de los trabajos, ve morir a su esposa, su hijo, su hija y el novio de su hija; en menos de un mes perecen veinte y siete jóvenes ingenieros que preparó con esmero *L' Ecole de París.* Un día el cónsul británico en Panamá, Sir Claude Coventry Mallet, parte con una expedición de veinte hombres a reconocer el alto Chagres; los veinte enferman, mueren diez y regresan sólo a la ciudad el Cónsul y un ingeniero. Convienen en almorzar, al día siguiente, en casa de Sir Claude. La hora llega y el ingeniero no aparece y cuando el Cónsul acude al Hotel Central, le informan que aquella misma mañana había muerto el ingeniero. Los episodios de esta ruda batalla entre el trópico y el hombre continúan. La naturaleza está triunfando. Se cuentan a veces cuarenta muertes diarias y el Hospital establecido en el Cerro Ancón no da abasto como tampoco lo da el Hospital de reposo establecido en la dulce y atemperada isla de Taboga. Y es que si la ingeniería está preparada, la ciencia médica de entonces no ha logrado descifrar los puntos vulnerables por donde atacar a los aliados del Trópico: la fiebre amarilla y la malaria.

Los trabajos prosiguen. En la ciudad bulle una vida agitada y febril, cobra la actividad súbita de las ciudades mineras de oro; corre el dinero, el champagne, el alcohol, las mujeres, el lujo. Pero también surge el hacinamiento. Se levantan construcciones nuevas que traen y conservan el estilo parisino; el Gran Hotel se emplaza en la Plaza Mayor, donde se ubica también el edificio de la *Compagnie Universelle,* el mismo que alberga hoy a los Correos Nacionales y, en sus altos, al Ministerio de Educación. Casas ricas –la famosa *folie Dingler* entre otras– se levantan en el centro de la ciudad y en sus aledaños; muchas tienen aire y estilo colonial francés, que se delata en los trabajos de hierro de sus enormes balcones.

La elegancia francesa prende en la alta sociedad en este período en que la población urbana se duplica y llega a 24,000 almas. El

Vista de la Ciudad de Panamá contemplada desde las faldas del Cerro Ancón. Óleo del pintor francés William Leblanc. (Su original se quemó probablmente en el incendio del barrrio de Malambo, ocurrido en 1908, según el señor Susto).

Plano de la Ciudad de Panamá, fechado en 1886. Leyendas escritas en lengua francesa. Sin dato de autor. (Publicado en el *Directorio de la Ciudad de Panamá*, editado por Francisco Posada en 1898).



Antigua fachada del Cementerio de la Ciudad de Panamá. Un ejemplar arquitectónico de principios del Siglo XIX. (Foto de fines del Siglo XIX).

El antiguo cuartel de Chiriquí. (Actual Plaza de Francia, muy transformado). (Fotografía de finales del Siglo XIX).

elemento panameño, que cuenta ya con mentalidades vigorosas, crece también numéricamente. Y entre tanta agitado vaivén, la ciudad afinca el espíritu de lo *panameño*, pese a su galvinismo francés. La ciudad camina más firme y segura, como el *protofenómeno* de la vida panameña, hacia la *síntesis de la patria*.

Cuando la *debacle* y el escándalo llegan –escándalo que es cosa de París y de la política francesa, que germina y madura en París y que lleva, injustamente, el sobrenombre del *escándalo de Panamá–;* cuando la buena estrella del Gran Francés se hunde, la ciudad sufre los efectos de estas cosas que pasan en París. Y cuando todo se haya ido y fracasado; cuando muera el Gran Francés; cuando la obra quede paralítica y vencida por el Trópico y por la resistencia invencible entonces del Corte de Culebra; cuando –más luego– una nueva técnica y una mejor economía venzan y dobleguen al Trópico y al Corte de Culebra, la ciudad, agradecida al Gran Francés y a sus bravos ingenieros muertos, sabrá rendirle culto con justicia y en la punta de la Península de la Punta, en el viejo Castillo de Chiriquí, se leventará señero y apuntador, un monumento a la Gloria Francesa: la Plaza de Francia, con su obelisco, con sus lápidas de piedra monumentales en que se cuenta la historia del Canal, desde los precursores españoles a los ejecutores norteamericanos.

11.
ALBORES DE NACIONALIDAD. DESPERTAR POLÍTICO Y CONCIENCIA DE CAPITAL

No son solos avatares de la ruta los que trajinan la vida de la urbe panameña durante el siglo XIX haciéndola danzar a la deriva y al compás del ritmo que imponen cielos históricos fugaces y extraños como la *California y la época del Canal francés.* Hay al lado de ello, y por debajo y por encima, otra función de trascendencia, más propia y peculiar y que hace de la ciudad el *nervio-motor* de la nacionalidad panameña en su albor y en su proceso de desarrollo. Nos referimos al despertar a una vida política vivaz e inquieta que tiene como meta, cada día más claramente perfilada, la independencia del Istmo. El aliento espiritual de la urbe, que se manifiesta en múltiples formas de actividad, le hace ir cobrando conciencia de capital, de cabeza y corazón del Estado que se entrevé y que, desde pronto, se siente y presiente con intensidad que aumenta cuando los años corren. La ciudad se va tornando en el meollo de esa conciencia política y juega en este juego hacia la libertad su papel y su función de elemento director. Nunca mejor que en ese proceso se la ve caminar hacia el fin exacto de *síntesis de la patria*, aunque la Patria al nacer aparezca casi casi como una Ciudad--Estado. De todos modos, la ciudad irá adelante, cualesquiera que sean la escala y las dimensiones de los hechos, como el *protofenómeno* de la cultura panameña.

La presencia y la acción de este hecho político generan una actividad urbana y cultural de jerarquía superior, que elevan a la ciudad desde su pasada y prevaleciente función de puerto de tránsito y trans-

bordo, engarzado como articulación principal en las rutas económicas y estratégicas del mundo español, a la de cabeza –y corazón–, capital de una nación que pugna por desarrollarse, cobrar fisonomía específica y asiento entre los pueblos hechos y libres. No importa, repetimos, el tamaño de la escala ni las dimensiones particulares de los hechos en que esa función se desenvuelve. Lo importante y primario es que la función existe. Y asienta en la ciudad.

Basta señalar aquí las cimas de aquellos sucesos históricos que marcan la curva quebrada pero ascendente de esta marcha política que acabó por generar la Independencia.

Se viven todavía los días agitados de las guerras de la independencia. La ciudad de Panamá ha cobrado en ellos importancia singular y estratégica, aun en los momentos en que declina la estrella de España y empieza a ponerse el sol. El Virrey de Santa Fé, D. Benito Pérez, la convierte en sede de su gobierno, ya que en los altiplanos de la sabana bogotana los vientos de libertad e independencia soplan con crudeza en 1812. El mismo año y el propio Virrey instala en Panamá la Real Audiencia. Soporta luego la ciudad los desplantes absolutistas del Mariscal de Campo Alejandro Hore que hacen mella en el espíritu y la carne de los patriotas panameños. Y allá por el año 1820, cuando el constitucionalismo español pone en vigor la Constitución gaditana (la Pepa) y se respira más ancho un corto período de libertad, la ciudad alumbra en su seno el primer papel periódico (La Miscelánea) por cuyas letras de molde circulan, mas o menos velados, anhelos patrióticos. Asoman tendencias nacionalistas que viven en la atmósfera propicia de los clubes y sociedades políticas. Y cuando la mala estrella hispana declina en la Nueva Granada, aquí en la Ciudad de Panamá busca, enojado, un refugio el Virrey Juan de Sámano para tortura de patriotas y trabas a la libertad de prensa. Así andan la cosas, naciendo el espíritu político cuando...

El 28 de noviembre de 1821 reunidas en Junta de Cabildo de la Ciudad de Panamá las altas autoridades civiles, eclesiásticas y militares declaran la Independencia del Istmo del gobierno español,

respondiendo así la ciudad al mismo anhelo que se ha manifestado diez y ocho días antes en la Villa de Los Santos, sita en el riñón geográfico de la nacionalidad istmeña, el 10 de Noviembre. En el acta solemne, que Bolívar considera "el monumento más glorioso que puede ofrecer a la Historia ninguna Provincia americana", se hace la adhesión de las Provincias Istmeñas –adhesión espontánea, voluntaria– a la República de Colombia. Y como *DEPARTAMENTO DEL ISTMO*, con capital en la Ciudad de Panamá, entra a formar parte de la confederación de la GRAN COLOMBIA junto con Nueva Granada, Venezuela y Ecuador. Es el año 1821.

Poco después, cinco años más tarde, se reúne en la Ciudad el Congreso de Panamá de 1826. En la austera sala que todavía se conserva en el edificio actual del Colegio de La Salle maduran sus acuerdos los representantes de la Gran Colombia, México, Perú, y Centro América, a la vista de los observadores de Inglaterra y los Países Bajos. La idea bolivariana de una gran confederación de pueblos libres que defienda el Hemisferio Occidental contra las asechanzas de la reacción absolutista hilvanadas en la Santa Alianza, rebota por las cuatro paredes de la pequeña sala en que el Congreso delibera en las calurosas jornadas que van desde el 22 de junio al 15 de julio de 1826. Se acuerda el Tratado de confederación perpetua y la creación de una fuerza de 60,000 combatientes (algo magnífico en 1826). Y por las paredes del saloncito de sesiones rebota también la acertada afirmación de que los orígenes del Derecho Público Americano han quedado recogidos en los protocolos que se signan en la Ciudad de Panamá. La unidad y la defensa continental se han definido, con precisos límites, en una modestísima habitación que todavía conserva, amorosa y con orgullo, la Ciudad de Panamá.

Y sigue la curva política en la vida azarosa del Departamento del Istmo. El espíritu nacionalista está inquieto y en sus zigzagueos toca varias veces en la frontera del separatismo. En poco más de un año se asiste a dos *independencias-relámpago* que por período de breves días separan al Istmo de la Gran Colombia.

La Ciudad de Panamá en el Siglo XIX. Pipoteros que vendían agua por las calles. (Fotografía de fines del Siglo XIX).

La Ciudad del Siglo XIX. La fuente de El Chorrillo que aprovisionó de agua a la ciudad, ha dado nombre al barrio actual de El Chorrillo. (Fotografía de fines del Siglo XIX).

La Ciudad del Siglo XIX. Desembarcadero conocido con el nombre de El Taller que estaba situado frente a la Casa de Gobierno. (Fotografía de 1900).

El antiguo Ferrocarril de Panamá. El patio de la estación en 1880.

Ocurre la una el 26 de septiembre de 1830; la proclama el Comandante Militar del Istmo, General Espinar, y dura apenas dos meses y medio. Sucede la otra el 9 de julio de 1831; la declara el Coronel Juan E. Alzuru y tuvo por vida cuarenta días contados. Después de una y otra el Istmo de Panamá retorna, espontánea y voluntariamente, al seno de la Gran Colombia donde permanece hasta que la confederación grancolombiana se disloca en 1832, para seguir unido luego a la República de la Nueva Granada. Por unión espontánea y voluntaria.

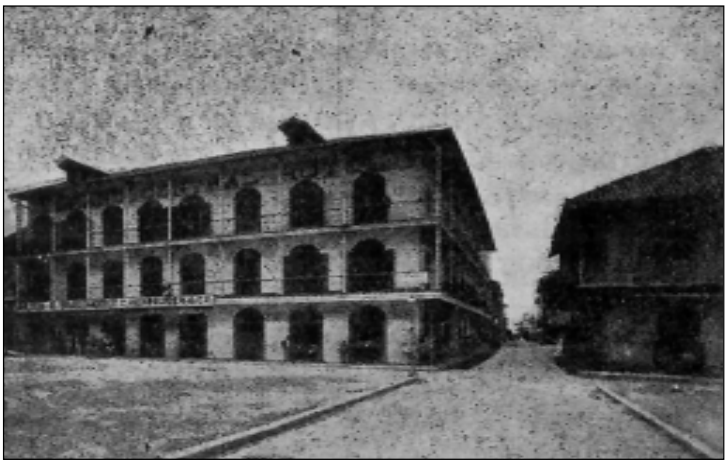
Estas idas y venidas que marcan los fogonazos de las *independencias relámpago* son manifestaciones visibles del sentimiento separatista que campea por el Istmo y se concerta y vigoriza en su ciudad capital, cabeza y corazón.

Tal engolamiento urbano tiene otras muchas manifestaciones vivaces pero significativas, pese a su apariencia insignificante. Así, en 1834 se funda una "Sociedad de Amigos del País" que aunque por nombre y alma recuerde a sus precursores peninsulares y haga pensar en Jovellanos, por objetivo y foco tiene aquí al País y por instrumentos de pensamiento y acción a panameños preclaros: Tomás Herrera, Mariano Arosemena, José de Obaldía, José Remón y otros nombres que hoy designan, recuerdo merecido, a varias calles de la ciudad de nuestros días.

Se sufren entonces años de miseria y crisis, pesimismo que tiene acabada expresión en la frase coetánea y famosa de Rufino Cuervo: "El que quiera conocer a Panamá que venga porque se acaba". Frase famosa pero no acertada. Porque pasaba entonces, como pasó a fines del siglo XVIII y en otros momentos del letargo de la ruta, que el espíritu estaba vivo. Y que los sentimientos nacionalistas no se doblegaban a la escasez; los alentaban también el aislamiento geográfico con los centros directores colombianos.

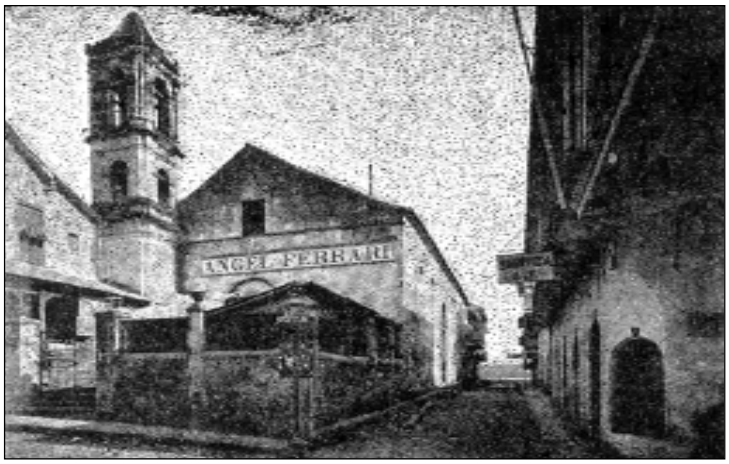
Nada tiene, pues, de extraño que cuando la República Neogranadina atraviesa otra de sus innumerables crisis de guerras civiles, la Asamblea Popular, que se reúne en la ciudad el 18 de noviembre de 1840, acuerde una nueva separación de Colombia, cree

La Ciudad del Siglo XIX. Fotografía de la Plaza de Santa Ana hacia mediados del Siglo.



La Ciudad del Siglo XIX, en los días del Gran Francés. Hotel Central en la Plaza de la Catedral. 1870.

La Ciudad del Siglo XIX. Antigua Iglesia del barrio de Malambo, 1880.



La Ciudad del Siglo XIX. Iglesia del Convento de San Juan de Dios, 1880.

el *ESTADO DEL ISTMO y coloque* a su frente al notable panameño Coronel Tomás Herrera. Otra *independencia-relámpago* de tres meses de lapso y una vuelta, de nuevo, al seno neogranadino.

El brioso Coronel Tomás Herrera, más tarde Gobernador de Panamá, (1845) acomete reformas urbanas: se repara el embarcadero de El Taller; se hace un muelle nuevo; se reforman los Hospitales de San Juan de Dios y de Santo Tomás; se abre una escuela para niñas. Y entre los años de gracia de 1846 y 1848, la Bahía de Panamá presencia asombrada el nuevo espectáculo de los buques movidos a vapor que abren nuevas rutas y era nueva en el Pacífico. Este Pacífico que nació para la historia aquí: en el Istmo panameño.

Conatos separatistas se reproducen ineficazmente en 1850 cuando ya ha comenzado el cielo de la California y las actividades de puerta de tránsito y transbordo reaniman las funciones de la Ciudad de Panamá, como las de sus caminos viejos y nuevos. El pesimismo de Cuervo ("que vengan porque se acaba") se ha esfumado súbitamente por uno de esos bruscos virajes con que el destino ha obsequiado –para bien o para mal– a la urbe señera del Pacífico.

El 27 de enero de 1855 los rieles del ferrocarril llegan a la propia Ciudad de Panamá y van a morir a su pequeño muelle. Diminuto pero bravo, se ha concluido el primer *transcontinental* del mundo, que termina en Panamá. Para cumplir su parquedad de kilómetros han tenido que vencerse resistencias terribles del Trópico tórrido y enfermizo. Pero el ferrocarril está ya en Panamá y la urbe sabe de los estridentes silbatos y de los enojosos vapores de carbón. Las buenas nuevas se anuncian desde las páginas del *Star and Herald,* hoy centenario periódico panameño cuya edición española se llama: *La Estrella de Panamá* y que inició su vida en 1849, para no interrumpirla más. La ciudad cuenta con un órgano de expresión, por donde circularán pensamiento e ideas en ese fluir de su vida política.

La función política da ahora un paso más seguro y trascendental. Por obra y gracia de uno de los hijos más preclaros de la

tierra panameña: el Dr. Justo Arosemena. Un pensador vigoroso, un escritor pulcrísimo, un político de alto vuelo y ejemplar conducta, un diplomático capaz y sobre todo muy magnífico patriota a cuya labor y prestigio se debe la creación del ES*TADO FEDERAL* de Panamá, que el Congreso Granadino aprueba en Bogotá el 27 de febrero de 1855. El Istmo cobra casi todos los atributos de Estado independiente, excepción hecha del ejército, la marina y las relaciones exteriores. Las aspiraciones nacionalistas de Panamá disponen de cauce más amplio por donde fluir, aunque el peligro se perciba en Bogotá y alguien considere allí que éste es "el primer paso hacia la independencia".

Bajo el nuevo régimen político prosigue el cielo de la California. Y un buen *día*, un trágico día, sucede la enconada trifulca de la *tajada de sandía* en que el pueblo panameño justamente encolerizado pronunció a tiros apasionados argumentos defensivos.

El Estado Federal prolongó su vida hasta 1863, ocho años, hasta que una nueva constitución colombiana, conocida con el nombre de la Constitución de Ríonegro, creó los *Estados Unidos de Colombia*, uno de los cuales fué el *ESTADO SOBERANO* de Panamá. Veinte y tres años duró el nuevo *status* político (1863-1866) cuya vida presenta un sombrío cuadro de desórdenes y cuartelazos. Veinte y tres años en que el Estado Soberano tuvo veinte y seis Presidentes (más de uno por año), llegándose a dar el pintoresco caso de dos Presidentes gobernando en el mismo año (1864) y simultáneamente. Sin embargo, este régimen coincide con el ciclo movidísimo del Canal Francés.

En 1886 las cosas vuelven a cambiar. Una nueva constitución colombiana sepulta el régimen federal e instala el centralismo político. El Istmo de Panamá queda convertido en simple *DEPARTAMENTO DE PANAMÁ* que depende directamente del gobierno central, en la lejana y empinada Bogotá, y administrado por leyes especiales. Oleada de descontento sacude los sentimientos nacionalistas de Panamá. "Las tres cuartas partes de los habitantes del Istmo desean la separación y la independencia", afirma entonces

La ciudad del Siglo XIX. El Pozo de la Trinchera. Otra fuente de agua. 1899.

La Ciudad del Siglo XIX. El abastecimiento de agua. Vendedor callejero ambulante.

(1866) Thomas Adamson, Cónsul de Estados Unidos. Y añade: "Con toda seguridad se rebelarían si pudieran procurarse armas y tuviesen la seguridad de que los Estados Unidos no intervendrían".

Instituciones y servicios urbanos de nueva creación se registran por estos años. Se funda el Cuerpo de Bomberos (1887) para combatir los azotes de fuego que con insistencia diezma a la urbe. El alumbrado eléctrico hace tímida aparición (1888). Nace el Colegio de Balboa (1888). En fecha significativa, 12 de Octubre de 1892, se inaugura la Biblioteca de Colón bajo los auspicios del Consejo Municipal. Poco después se restablece la Escuela Normal de Señoritas (1896) que creó mucho antes (1897) el benemérito propulsor de la Instrucción Pública Don Manuel José Hurtado, a quien se debe también la Escuela Normal de Varones (1872) y algunos otros colegios. La misión educativa, función específica de toda ciudad, inicia siembra fecunda.

Cuando la debacle llega y el escándalo de Panamá estalla con la quiebra de la Compañía Universal del Canal, la ciudad reacciona y envía a la distante Sabana de Bogotá una comisión para que gestione del gobierno colombiano prórroga que permita proseguir la obra del Canal.

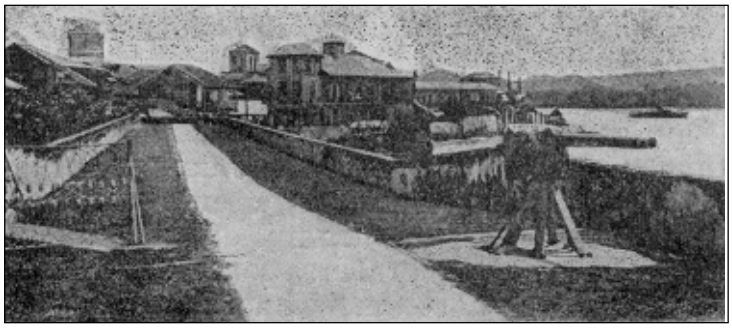
El desaliento de la ciudad, y más que el desaliento el enojo, pudo palparlo el Dr. Esguerra a su paso por ella. "Siempre ha existido en el Istmo –escribe en 1898–, más o menos variada, la idea de la independencia que se aviva en todo malestar que pueden atribuir al gobierno central".

La *debacle*, el nuevo impacto de la crisis del Canal francés y la desazón derivada por el espíritu secesionista sacuden la Ciudad. "El Estado de incuria –anota Camacho Roldán– puede juzgarse por el hecho de que no tenía ni tiene agua potable, con excepción de la de lluvia, y de unas fuentes distantes de la ciudad, escasas y mal conservadas; carece de cloacas y desagües, de jardines y paseos y el antiguo enlosado de las calles está casi destruido, lleno de hoyos y fangales". "Agua potable... albañales... mercados públicos aseados... teatros y lugares de distracción...

hospitales y cementerios bien mantenidos... todo eso está por crear en Colón y Panamá". "Pero... –apunta el mismo observador– los restos perfectamente republicanizados de las antiguas familias españolas son numerosos y distinguidos por su inteligencia y cultura". O lo que es lo mismo, la ciudad cuenta ahora con una élite inteligente y culta, con un pueblo y con la experiencia que deriva de algunos decenios de funciones políticas; requisitos indispensables para intentar el salto definitivo a la misión de capital de Estado.

El incendiado apasionamiento de las luchas políticas en Colombia, a la que el Istmo está engarzada, tuvo a finales del siglo XIX una crisis más que generó en terrible guerra civil, larga y enconada. Al Istmo tocó papel principal en esta *guerra de los mil días*. En 1900 la *revolución*, esto es, las huestes liberales alzadas en armas, ha dominado casi todo el espacio poblado y activo (el ecúmene político del Istmo) y en marcha triunfal, que arrancando de la tierra chiricana sigue por la veraguense y coclesana, llega a los aledaños de Panamá. Vínole entonces otra prueba de sangre y fuego. Los ejércitos de la revolución atacaron la ciudad el 24 de julio librándose un encarnizado combate en los alrededores del antiguo puente de Calidonia, que hoy queda casi en el centro matemático de la urbe que ha crecido. La jornada gastó con dispendio vidas generosas y apasionadas. Resistió con tesón su defensor, el Jefe conservador General Albán, hasta que el armisticio y la capitulación del 26 de junio dieron fin a la dura prueba. Bautismo de sangre cumplido por el hecho de su función de capital que tuvo su prolongación en aguas de la Bahía donde barcos de ambos bandos se acometieron con furor. Y en aguas de la misma Bahía se dio fin a la prolongada guerra de los mil días cuando el 21 de noviembre de 1902 representantes de liberales y conservadores firmaron el Tratado del Wisconsin, buque norteamericano de este nombre.

Exhausta y agotada, pero con el espíritu afinado y muy alerta, entra la ciudad en el año decisivo de 1903. El 22 de enero se



La ciudad del Siglo XIX. En vísperas de la Guerra de los Mil Días. El Paseo de Las Bóvedas fortificado con artillería. 1899.

En Vísperas de la Independencia. Antigua Estación del Ferrocarril de Panamá antes de 1903.

firma en Washington el Tratado Herrán-Hay en virtud del cual Colombia convino en conceder a Estados Unidos de América una zona de diez kilómetros de ancho en el Istmo de Panamá para la construcción del Canal, por término de cien años prorrogables. La tensión en Panamá es grande. La firma del Tratado y su posterior ratificación son cuestiones que la afectan profundamente. El 15 de mayo en la Plaza de Chiriquí (actual Plaza de Francia) es fusilado el General Victoriano Lorenzo, esforzado guerrillero de la revolución liberal que se batió con denuedo en la montaña coclesana. El nerviosismo y la tensión aumentan. Un periódico liberal (El Lápiz) desliza algunas protestas contra las autoridades colombianas con mando en la plaza. Respuesta: el asalto a su imprenta y el aprisionamiento de su cuerpo de redacción (25 de julio). El nerviosismo y la tensión, agudizadísimos, aumentan y aumentan. El liberalismo panameño siente que carece de libertad, de seguridad y garantías. Y la tensión y el nerviosismo aumentan. Y por si era poco, llegó la noticia decisiva: el 12 de agosto el Senado de Colombia rechazó (con el voto en contra de congresistas panameños) la aprobación del Tratado Herrán-Hay. Con lo que se "colmó *en Panamá la copa del descontento"*, escribe el historiador E. J. Castillero. Lo que sigue es cosa bien conocida. La ciudad ha llegado a ser la *síntesis de la patria.* Una Junta revolucionaria entra en acción respaldada por un sentimiento popular definido.

La tensión es máxima hasta que desemboca en la memorable jornada del 3 de noviembre de 1903 con la declaración de la Independencia de Panamá. "Al fin, después de cuatro intentos, todos frustrados, el pueblo panameño pudo afirmar su independencia" (Castillero). Hecha la *síntesis de la patria,* la ciudad dijo su palabra trascendental.