

PRESIDENTES DE PANAMA



Dr. Arnulfo Arias Madrid

Los datos biográficos están al reverso.

LOTERIA

ENERO DE 1950 - No. 104

ORGANO DE LA LOTERIA NACIONAL DE BENEFICENCIA

Hijo
190868
Indegado

Doctor Arnulfo Arias Madrid

PRESIDENTE DE PANAMA

Médico. Político. Presidente de la República. Nació en Penonomé, Provincia de Coclé, el 15 de Agosto de 1901. Hijo de Antonio Arias y Carmen Madrid de Arias. Hizo sus estudios elementales en la ciudad de Penonomé, secundarios en Harwick College de Nueva York; superiores en la Universidad de Chicago, donde obtuvo título de Bachiller en Ciencias, y en la Universidad de Harvard, donde coronó sus estudios con el doctorado en Medicina y Cirugía. Sus primeras prácticas profesionales las hizo en la ciudad de Boston y luego se trasladó a Francia, donde concluyó el curso de post-graduado en los propios hospitales de la primera guerra europea. Regresó al país y abrió su clínica particular. Fué Profesor de Higiene en los Colegios de Panamá, Médico Escolar y Jefe de Cirugía y Ginecología en el Hospital Santo Tomás.

Miembro de Acción Comunal, el doctor Arias se destaca en los acontecimientos políticos del 2 de enero de 1931. Allí se inicia en la vida pública panameña. Fué Jefe del Departamento de Higiene y Beneficencia, 1931-1932; Ministro de Agricultura y Obras Públicas, 1932-1936. El 30 de agosto de 1934 fundó la Coalición Nacional Revolucionaria que en 1935, transformada en el Partido Nacional Revolucionario, llevó a la presidencia de la república al Dr. Juan Demóstenes Arosemena, en 1936. Fué Enviado Extraordinario ante los gobiernos de Inglaterra, Francia, Suecia y Dinamarca y Representante de la República ante la Liga de las Naciones. Encontrándose en Europa, el Dr. Arias en el desempeño de sus funciones, el Partido Nacional Revolucionario lanzó su candidatura a la presidencia de la república el 21 de octubre de 1939 y los partidos Demócrata, Liberal, Liberal Nacional y Conservador la adoptaron también el mismo año, convirtiéndose así el Dr. Arnulfo Arias en Candidato nacional para el período de 1940-1944. De regreso al país expuso su plan de gobierno en un programa de acción que él bautizó con el nombre de panameñismo. Asumió el poder el 19 de octubre de 1940. El 9 de octubre de 1941, cuando desarrollaba sus ideas y programas revolucionarios con energía y tenacidad inauditas, fué despojado del mando por su propio Ministro de Gobierno. Desterrado del país, anduvo errante por todo el continente y se radicó en la Argentina. Cuatro años, vivió en el exilio y el 25 de octubre de 1945 regresó al país, donde fue recibido por una manifestación popular sin precedentes. Poco después, en virtud de un movimiento revolucionario ocurrido en la ciudad de Colón, el doctor Arias fué recluido en la cárcel, donde estuvo siete meses. Libre nuevamente, fundó el Partido Revolucionario Auténtico. La Convención Nacional del Partido, celebrada el 29 de febrero de 1948, lo postuló candidato para la primera Magistratura de la Nación para el período constitucional de 1948-1952.

El doctor Arias es casado con la señora Matilde Linares hija del prócer (fallecido), don Enrique Linares. No tiene descendencia. Posee numerosas condecoraciones de países extranjeros y ha viajado extensamente por Europa y América. En el presente año, bajo el gobierno de don Domingo Díaz Arosemena y, con motivo de un frustrado intento revolucionario para derrocar al Presidente, el doctor Arnulfo Arias fué nuevamente detenido en la cárcel, lo mismo que su hermano, el doctor Harmodio Arias, también ex-Presidente de la República. El 25 de noviembre de 1949 fué reconocido como Presidente de la República y asumió nuevamente el Poder.

(Alfonso Mejía Robledo.—"Quien es Quien en Panamá".—Primera Edición.—1949.—Página 84 y 85).

Totalmente indexada.

LOTERIA

ORGANO DE LA LOTERIA NACIONAL DE BENEFICENCIA

EDITOR: ADOLFO A. JIMENEZ

SUMARIO:

| | PAGINA |
|--|------------------|
| Portada: Dr. Arnulfo Arias Madrid, Presidente de Panamá. | |
| Nota Editorial: 1 9 5 0 — por Adolfo A. Jiménez..... | 3 |
| Efemérides de Enero, por Juan Antonio Susto..... | 4 |
| La espada del Libertador, por Ernesto de J. Castillero R..... | 6 |
| Panamá en 1859, por Orán. (Traducción y notas del Dr. Ricardo J. Alfaro)..... | 8 |
| Portobelo y Chagres y la travesía del Istmo en la época colonial, por el Dr. Manuel Moreyra y Paz-Soldán..... | 28 |
| ANUNCIOS: | |
| Anuncio del Banco Nacional de Panamá..... | 31 |
| PAGINAS DE LA CUBIERTA: | |
| Anuncio de "La Estrella de Panamá" (Star & Herald) | (Tercera Página) |
| Anuncio de la Caja de Seguro Social..... | (Cuarta Página) |

ADMINISTRACION
DE LA
LOTERIA NACIONAL DE
BENEFICENCIA

GERENTE:
Pedro Vidal Cedeño

SUBGERENTE:
Rolando de la Guardia

TESORERO:
Alberto de la Guardia

JEFE DE CONTABILIDAD:
Heraclio Chandek

SECRETARIO:
Napoleón Arce

**JUNTA DIRECTIVA
DE LA
LOTERIA NACIONAL
DE BENEFICENCIA**

•

PRESIDENTE:

Ldo. Ricaurte Rivera Sandoval,
MINISTRO DE TRABAJO, PREVISION SOCIAL Y SALUD PUBLICA.

VICE PRESIDENTE:

Doña Ana Matilde Linares de Arias,
PRESIDENTA DE LA CRUZ ROJA NACIONAL,

SECRETARIO:

Sr. Napoleón Arce.

•

DIRECTORES:

Don Juan Antonio Guizado,
COMANDANTE DEL CUERPO DE BOMBEROS.

Rev. Padre Juan Huber,
DIRECTOR DEL HOSPICIO DE HUERFANOS.

Don Federico Humbert,
PRESIDENTE DE LA CAMARA DE COMERCIO, INDUSTRIAS
Y AGRICULTURA,

Don Eduardo de Alba,
GERENTE DEL BANCO NACIONAL

Dr. José M^a. Núñez Quintero
SUPERINTENDENTE DEL HOSPITAL SANTO TOMAS.

Nota Editorial

1950

•

Cuál páginas de misterioso libro, pronto aparecerá ante nuestros ojos atónitos un nuevo tomo de la historia del mundo: el tomo 1950.

Qué secretos, qué maravillas, qué dolores encerrará para nosotros y para la humanidad esta nueva etapa? Preguntas difíciles e inquietantes éstas. Sólo sabemos que todos tendremos en ella un capítulo, una línea, una palabra.

El guignol levantará nuevamente sus cortinas y como en cinta kaleidoscópica, desfilarán temas heroicos, guerras, átomos, máquinas, armas, risas, llantos, muertes, y en el centro, el Hombre, el supremo actor de los eternos dramas y comedias; ese Hombre que ha logrado en esta era del hierro y del acero, las más colosales realizaciones materiales, pero, que espiritualmente ha permanecido atado al carro apocalíptico de la incomprensión, de la intransigencia, del odio y de la intolerancia.

Frente a ese cuadro que se nos presentará debemos procurar forjar una nueva modalidad, que nos enrumbe por más elevadas sendas espirituales, de mejor comprensión y amistad.

Roguemos al Omnipotente que este Nuevo Año sea para todos mensajero de bienestar y dicha y que reine la bella sentencia divina de "Paz en la tierra a los hombres de buena voluntad".

A. A. J.

417a
133691
pudiera

EFEMERIDES DE ENERO

Por JUAN ANTONIO SUSTO

DIA 1º

1818.—Los insurgentes de Chile entran y saquean el pueblo de Taboga.

DIA 2

1596.—Llega a Nombre de Dios el pirata Sir Francis Drake con las fuerzas derrotadas que condujo a Panamá, en donde fracasó Sir Thomas Baskerville.

DIA 3

1863.—La Asamblea Constituyente del Estado Soberano de Panamá organiza el Territorio de Bocas del Toro, que antes era Distrito.

DIA 4

1738.—Nace en esta ciudad doña Manuela María Soparda y Arze casada con don Ramón Díaz del Campo, e hija de don José Ventura Soparda, Marqués del Darién y Juana María de Arze.

DIA 5

1851.—Muere en esta ciudad el Comandante José Alfaro, de los Libertadores de Venezuela, en la hacienda del Aguacate (La Constancia).

DIA 6

1503.—Cristóbal Colón descubre el Río Belén.

DIA 7

1858.—Nace en la ciudad de Cartagena don Orandeste L. Martínez, de la Junta Revolucionaria de Colón, de 1903.

DIA 8

1782.—Contrae matrimonio en Chepo—su tercero—el Coronel Cayetano Jiménez Ferrer y doña Antonia de las Cuevas.

DIA 9

1813.—El Gobernador de Portobelo, Carlos Meyner, comunica al Virrey Benito Pérez, en Panamá, la caída de Santa Marta y la llegada a Portobelo de buques con emigrados de ese lugar.

DIA 10

1544.—Llega a esta ciudad el primer Virrey del Perú, don Blasco Núñez Vela.

DIA 11

1738.—Don Juan Ignacio de Aizpuru, fundador de la familia de este nombre en Panamá, hace testamento en esta ciudad.

DIA 12 ?

1519.—Vasco Núñez de Balboa es ejecutado en Acla.

DIA 13

1723.—Nace en esta ciudad Gaspar de Jesús Aguilar, Notario panameño, quinterón.

DIA 14 ?

1514.—Regresa Vasco Núñez de Balboa a Santa María del Darién, de su expedición para descubrir el Océano Pacífico.

DIA 15

1814.—Se presenta a la vista de Portobelo, plaza ocupada por los realistas, una escuadrilla de nueve buques de guerra del gobierno republicano de Cartagena de Indias.

DIA 16

1814.—Desembarca en Portobelo una columna de tropas del Gobierno Republicano de Cartagena al mando del Comandante Chasserieux, quien no logra apoderarse de esa plaza.

DIA 17

1826.—Nace en Portobelo, el Presbítero Antonio María Sanguillén, gloria del clero panameño.

DIA 18

1671.—Enrique Morgan, con 1200 filibusteros, emprende marcha hacia la ciudad de Panamá.

DIA 19

1537.—Real Cédula confirmando la sentencia arbitral de 7 de Julio de 1536, y crea el Ducado de Veragua a favor de Luis Colón.

DIA 20

1512.—Balboa escribe al Rey sobre las riquezas del Cacique Dabaibe.

DIA 21

1522.—Sale de las Islas de las Perlas, Gil González Dávila, con la expedición descubridora de las costas de Panamá.

DIA 22

1786.—Se posesiona de la Gobernación de Panamá, el Brigadier José Domás y Valle, Caballero de la Orden de Santiago

DIA 23

1865.—El General Tomás Cipriano de Mosquera, entrega aquí en Panamá una libranza de 1000 libras (\$5.000 pesos), para socorrer y racionar el Batallón "Tiradores" de esta ciudad.

DIA 24

1834.—Muere en esta ciudad don Juan José Argote, siendo Gobernador de la Provincia de Panamá, y distinguido hombre de letras.

DIA 25

1877.—La Asamblea Legislativa del Estado Soberano de Panamá grava el consumo del alcohol y el aguardiente extranjeros.

DIA 26

1851.—El General Tomás Herrera entrega la Gobernación de Cartagena de Indias a don Antonio López Tagle, para concurrir al Congreso como Senador, por la Provincia de Azuero.

DIA 27

1850.—Sigue a Bogotá don José de Obaldía, para asistir al Congreso como Senador por la Provincia de Panamá.

DIA 28

1872.—Forman la Junta Directiva del Hospital José Fidel Rey (Presbítero); Fermín Jované (Protonotario apostólico), Manuel María de Icaza, José Félix Villalobos y Manuel José Diez.

DIA 29

1879.—Se expide ley sobre Comarcas: la del Darién, con Yaviza, Chepigana, Gurachiné, Pinogana, Santa María, Tucutí, La Palma, Puerto Piña y Jaqué, y la del Bocas del Toro, con Bocas del Toro, Bastimentos, Zapatillos, Dorases, y Carenero.

DIA 30

1855.—Se señala esta fecha, de manera oficial, en que se dió al servicio público el Ferrocarril de Panamá.

DIA 31

1793.—El obispo de Panamá, doctor Remigio de la Santa y Ortega, hace su entrada en esta ciudad.

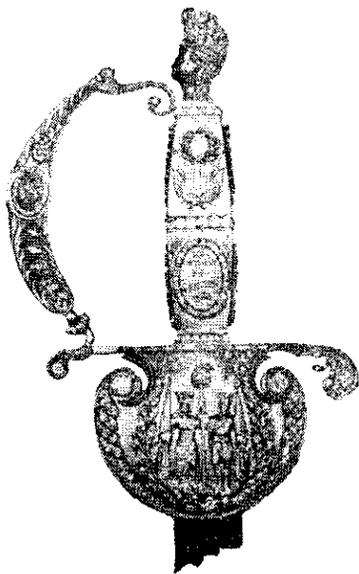
CUANTO UD. GASTE EN LA LOTERIA NACIONAL DE BENEFICENCIA ES DINERO QUE VA DIRECTAMENTE A PROTEGER LAS GENERACIONES DEGASTADAS POR LOS AÑOS DE ARDUOS TRABAJOS Y NECESITAN ATENCION MEDICA O ASILO GENEROSO DEL ESTADO.

LA ESPADA DEL LIBERTADOR

Por ERNESTO J. CASTILLERO R.

"LA HORA" del 23 de noviembre de 1949, divulgó la siguiente información que dice haber sido transmitida en igual fecha desde Caracas, Venezuela:

"La conmoción causada en esta ciudad por la noticia publicada en el diario *"Ultimas Noticias"*, al efecto de que había desaparecido de su cripta en el Panteón Nacional el cráneo del Libertador Simón Bolívar, ha aumentado hoy con la de que también han desaparecido las joyas que adornaban la espada del gran paladín de la libertad americana.



Puño de la espada del Libertador Simón Bolívar.

"A pesar del hermetismo oficial ha trascendido al público el robo por suplantación de piedras preciosas que adornan o adornaban la espada que el Perú donó al Libertador Simón Bolívar en agradecimiento por su liberación.

"Las piedras desaparecidas están avaluadas en un millón y medio de bolívares. La Sociedad Bolivariana de Venezuela dice que nada sabe y que nada tiene que ver en el caso, el cual debe ser resuelto por las autoridades de investigación. La espada está depositada en el Museo Bolivariano, donde aparece con otras prendas y efectos personales relacionadas con la vida del Libertador de cinco Repúblicas. Los visitantes pueden ver-

la y a simple vista no se aprecia que haya habido suplantación.

"Rumores dicen que el doctor Antonio Oramas, Director del Museo, en uno de sus periódicos inventarios de las reliquias allí depositadas, notó algo extraño en el brillo de las piedras preciosas de la espada, y requiriendo los servicios de un experto joyero, averiguó que muchas gemas de inmenso valor habían sido suplantadas por piedras falsas en el pomo de la valiosa e histórica prenda.

"Esta es de gran valor, no sólo nacional, sino que es un grandioso ejemplar como obra de orfebrería.

"Se dice que altas jerarquías de la nación han tomado cartas en el asunto, ordenando que se aclare si hubo suplantación y cómo ocurrió".

* * *

Lo que dice la prensa, de ser cierto —y nosotros nos permitimos ponerlo en duda porque conocemos el celo de los custodios del Museo Bolivariano de Caracas y su amor y respeto por cuanto es atañadero al recuerdo del insigne hijo de Venezuela, el más grande Libertador que ha dado el género humano, excepto, naturalmente, Jesucristo—; de ser cierta la información anterior, repetimos, la hazaña constituye uno de los crímenes mayores que se puedan cometer, tanto por el valor intrínseco de las piedras preciosas robadas, como por la profanación que significa de una reliquia del más alto valor histórico de nuestra gesta libertadora americana.

La espada de Bolívar, llamada también del Perú, fue un generoso obsequio que la nación peruana hizo al Libertador para testimoniar con él la gratitud que su pueblo sentía por el glorioso General que lo redimió de la esclavitud del coloniaje. Fue fabricada en 1825, a raíz de la batalla de Junín, dada el 6 de Agosto del año anterior, y concedida al invicto Bolívar como recuerdo de aquella trascendental acción que determinó la liberación del país, sellada poco después con la famosa batalla de Ayacucho que puso fin a la dominación española en el continente de América.

El fabricante de la histórica y valiosísima joya fue el artífice peruano Chungapoma, bajo la dirección del orfebre C. Freyre. La obra se ejecutó en Lima.

* * *

Según descripción que de la espada hace Ricardo Rojas, ésta se compone de tres partes: la vaina, la hoja misma y el cinturón y broche, cual de ellas más vistosa y rica.

La vaina es de oro macizo de 18 kilates y tiene en una de sus caras, artísticas labores. En su borde lleva esta inscripción: "C. Freyre. Comisionado. Año de 1825", y el extremo inferior tiene una serpiente de oro con ojos de rubí, que la envuelve. El peso de la vaina es de 60 onzas.

La hoja es de acero damasquino. En el anverso se lee: "Libertador de Colombia y Perú. Chungapoma me fecit in Lima". En el reverso: "Simón Bolívar. Unión y Libertad". Ambas inscripciones están rodeadas de dibujos alegóricos: laureles, genios, armas, etc.

El pomo de la espada lo constituye un busto de oro sólido que representa la Libertad tocada con un gorro que tiene 155 piedras con muchos brillantes. La empuñadura, de cuatro caras, lleva por un lado el escudo de armas del Perú con una corona de laurel tachonada de 30 brillantes y esta inscripción en relieve: "El Perú a su Libertador", circundada la leyenda con una cinta con 30 brillantes. Por el otro lado del pomo hay grabado un trofeo de armas sostenido por dos cuernos de la abundancia que derraman brillantes y en relieve ramos de laurel y olivo, circundados por otra cinta con otros 30 brillantes. Las restantes dos caras están festonadas con racimos de piedras preciosas.

El puño está enlazado con una cinta que

tiene incrustados 18 brillantes; y, la cazoleta, adornada de figuras alegóricas, tiene también muchas piedras preciosas, lo mismo que la cruz, en la que sobresalen en los extremos dos grandes brillantes de un kilate cada uno.

En total, hay en la empuñadura de la espada, el broche del cinturón, etc., 1430 brillantes sin las otras piedras preciosas. Su costo fue, hace un siglo y cuarto de 50.000 soles peruanos. Hoy, dice la información periodística citada, vale 1.500.000 bolívares, casi medio millón de dólares.

* * *

Esa espada de Bolívar es la misma que nosotros tuvimos la ventura de contener en nuestras manos y besar con reverente unción el 10 de marzo de 1937, cuando por primera vez disfrutamos de la dicha de visitar la patria del Libertador como huéspedes de la ínclita Sociedad Bolivariana de Venezuela. Recordamos entonces y no hemos podido olvidar, el magnífico soneto que en homenaje al obsequio hecho al inmortal caraqueño por la heroica nación peruana, escribió su inspirado vate José Santos Chocano. Dice así:

LA ESPADA DEL PERU

*Esta es la sola espada jamás desenvainada
para el combate. Nunca la desnudó el clarín!
Es como una doncella, como una enamorada
que está hoy velando el sueño del héroe de Junín.*

*Corre por su hoja el limpio fulgor de una mirada;
préstale sangre en piedras sonrisas de carmín;
y el metal en el puño finge trenza dorada,
que se retuerce en una desolación sin fin...*

*En la ancha cazoleta, destinada a la mano
victoriosa del Héroe, quiso el Perú no en vano
prodigar el tesoro de su ancestral virtud;*

*Y en esa copa, al verse ya libre de cadenas,
sangre brindó en rubíes que se arrancó a las venas
y derramó en diamantes llanto de gratitud...*

**CUANTO UD. GASTE EN LA LOTERIA NACIONAL DE BENEFICENCIA ES
DINERO QUE VA DIRECTAMENTE A PROTEGER LAS GENERACIONES DES-
GASTADAS POR LOS AÑOS DE ARDUOS TRABAJOS Y NECESITAN ATENCION
MEDICA O ASILO GENEROSO DEL ESTADO.**

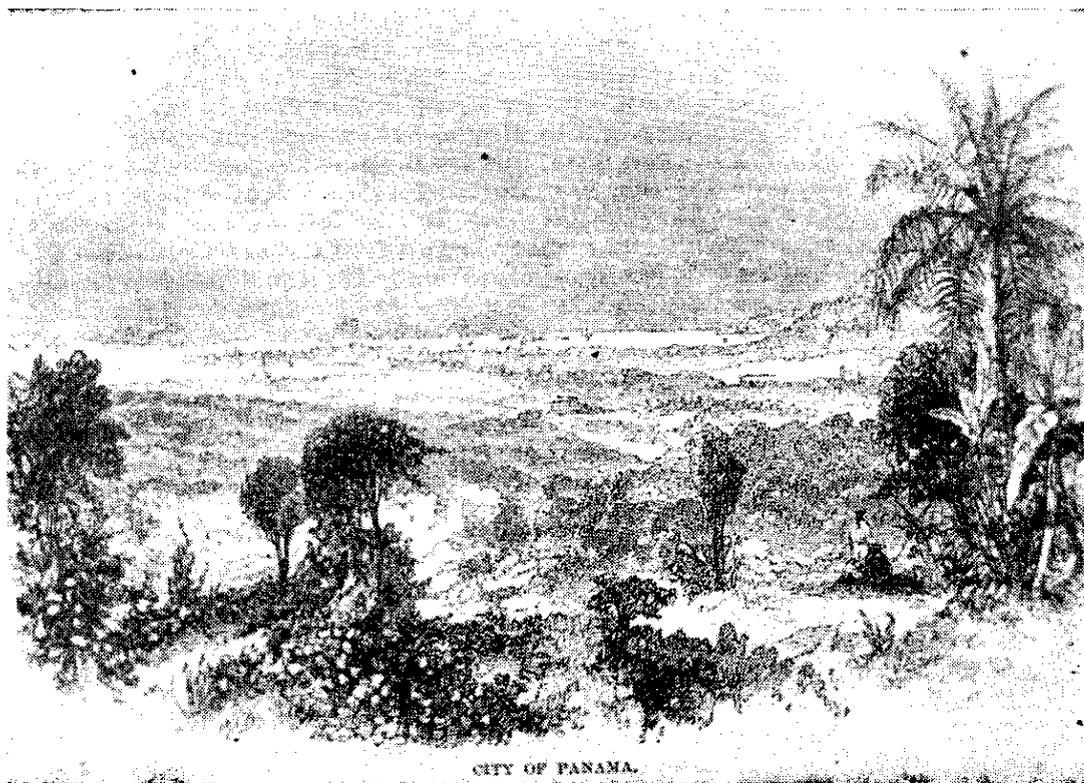
114813
indagado

PANAMA EN 1859

Traducción y notas por RICARDO J. ALFARO

En el año de 1859 un viajero y escritor norteamericano que ocultaba su nombre bajo el seudónimo de Orán escribió una serie de artículos para la revista *NewHarper's Monthly Magazine* de Nueva York, con el título de *Jornadas Tropicales (Tropical Journeyings)*. Uno de estos artículos, publicado en el número de Septiembre de 1859, lleva por título PANAMA y fue inspirado por la visita que hizo Orán a

expedición. En la traducción del artículo de Orán prescindo de ese relato, que no hace sino repetir hechos harto conocidos en forma no siempre ajustada a la verdad histórica. Lo que tiene extraordinario interés para el lector panameño son las impresiones de Orán acerca del Panamá que él vió hace noventa años y acerca de las ruinas de la ciudad destruída, tal como se encontraban cuando las visitó.



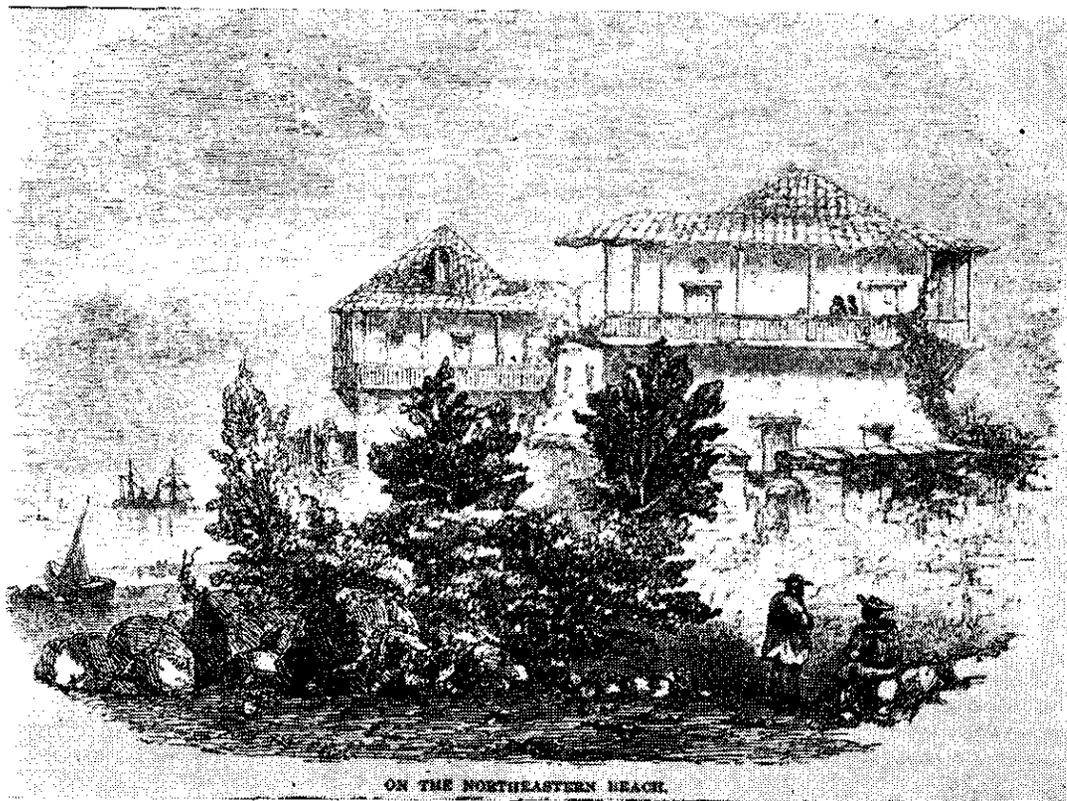
CITY OF PANAMA.

La ciudad de Panamá, en 1859, tal como la vió el artista norteamericano C. Parsons.

nuestra ciudad, acompañado por un artista neoyorquino de nombre C. Parsons. En él se refiere el viajero así a la antigua capital fundada por Pedrarias Dávila en 1519 como a la nueva que se levantó en 1673 en las faldas del Cerro Ancón después de la destrucción de la primera por las hordas del pirata Enrique Morgan.

Orán comienza su artículo con un extenso relato de la toma y destrucción de la antigua Panamá, basado en la narración publicada en 1699 por Basil Ringrose, uno de los filibusteros que acompañaron a Morgan en su

Menos de cuatro lustros antes del viaje de Orán había pasado por Panamá el eminente estadista granadino Rufino Cuervo y había lanzado su célebre frase descriptiva de nuestra lastimosa decadencia: "El que quiera conocer a Panamá, corra porque se acaba"... En efecto, por el año de 1841 la capital istmeña era una población moribunda. El descubrimiento de los placeres de oro de California y la subsiguiente construcción del ferrocarril transístmico infundieron algo de vida a nuestro puerto, cuya prosperidad se ha fincado siempre principalmente en el comercio y en



ON THE NORTHEASTERN BEACH.

En la playa noreste de la ciudad de Panamá, en 1859. Vista tomada desde el Taller, la actual Marina, por el dibujante Parsons. Las dos casas al fondo las ocupó "La Logia", hoy residencia de la familia Icaza, en la Avenida Norte y Calle 3a.

el tránsito interoceánico. Orán pudo advertir en 1859, cuatro años después de terminado el ferrocarril, algo de esa reacción favorable. Sin embargo, la que él vio era todavía una escuálida villa de diez mil habitantes escasos, que no podía menos de producir una impresión de atraso, de pobreza y de ruina que movía el espíritu a la añoranza de las grandezas del pasado. Con todo, el viajero encontró en nuestro suelo elementos de belleza y de interés que hacen su narración eminentemente amena e instructiva. Ella nos enseña a apreciar el largo y escabroso camino que hemos debido recorrer para llegar a ser lo que somos. Y por ella se echa de ver que, en medio de su decadencia, la que fue un día Sultana del Pacífico siempre tenía algo de señorial, siempre conservaba el sello de su antigua magnificencia, y era a la vez recuerdo y promesa, nostalgia y esperanza, algo como un eslabón que ligaba el pasado esplendoroso con el porvenir de florecimiento que habría de sobrevenir el día que llegara a la plenitud de su destino como llave de los océanos y puente del universo.

He aquí las impresiones y narración de Orán:

Cuando llegaron a España las noticias de

la destrucción de Panamá por el pirata Enrique Morgan, el Rey dió órdenes inmediatas de que se trasladara la ciudad a un sitio más fácil de defender y de que fuera reconstruída en forma que desafiara todo asalto en el futuro, tomando a su cargo la Corona los gastos de la reconstrucción. De acuerdo con la Real Orden, se escogió un sitio en la península rocallosa que queda en las faldas de un alto monte volcánico llamado Ancón, cuatro millas al Oeste de la vieja ciudad. Allí se efectuó en 1673 la fundación de la actual Panamá. Esta península (que se supone haber sido formada por la lava que arrojó el Ancón en tiempos remotos) tiene como media milla de largo por un cuarto de milla de ancho y la protegían de ataque por mar grandes arrecifes de coral que se extienden por cerca de una milla hacia afuera por todos sus lados. Estos arrecifes, si bien constituyen un obstáculo incalculable para los intereses comerciales del lugar, dieron a la población lo que ambicionaba sobre toda otra cosa, a saber: protección contra los temibles filibusteros.

El área urbana estaba rodeada por una muralla de 20 a 40 pies de altura, tan maciza y costosa, que se dice que el Consejo de Indias al recibir las cuentas de los panameños

por los gastos de su erección, asombrado de su magnitud, escribió preguntando si las murallas que se construían eran de plata o de oro. Se levantaron baluartes y atalayas sobre los muros, y un ancho y profundo foso separaba a la ciudad de la tierra firme. La entrada y salida se efectuaba por sólidas puertas situadas en los costados Norte, Este y Oeste (1).

su veintena de Iglesias, sus Colegios, sus bien-surtidos almacenes y sus lujosas viviendas—nunca alcanzó la opulencia y esplendor de la vieja ciudad. Fue ella, sin embargo, fuente de mucha riqueza para la Corona de España hasta el año de 1739 en que quedó casi totalmente destruida por el fuego (2). Construida originalmente de madera, fue reedificada en



Una escena típica de la ciudad de Panamá, en 1859. Al fondo la Iglesia de San José. Los vendedores de agua sobre sus acémilas y una mujer panameña con su ánfora de barro (múcura) sobre la cabeza, tal como la captó el artista Parsons.

se asegura que el gasto total de las fortificaciones excedió de seis millones de dólares.

La marejada de oro procedentes de la costa meridional y de las islas del Pacífico continuó llegando a los cofres de Panamá, pero con fuerza y rapidez menores que en los tiempos precedentes; de suerte que aunque la ciudad quedó reconstruida y comparativamente segura—y aunque podía ufanarse de su Catedral,

pero habían transcurrido apenas 20 años cuando la devoró un nuevo incendio; y en 1784 sobrevino a la infortunada ciudad una tercera conflagración que la destruyó casi por completo (3). Estas calamidades, seguidas tan rápidamente una tras otra, y combinadas con un comercio que declinaba gradualmente, completaron la ruina de la que fue célebre y floreciente urbe; a tal punto, que en 1821, cuando las Provincias Unidas (sic) de-



La Catedral de la ciudad de Panamá, en 1859, según dibujo de Parsons.

clararon su independencia, no se hizo ningún esfuerzo por mantener la soberanía sobre aquella posesión, cuya grandeza había decaído tanto.

Algo de vida mantenían en la arruinada Panamá las pesquerías de perlas y los escasos recursos agrícolas de la provincia, y se hacía algún comercio con la isla de Jamaica, de donde se importaban mercancías extranjeras. Pero aun estas actividades disminuyeron gradualmente hasta el año de 1849, cuando el descubrimiento de oro en California y el movimiento migratorio que se produjo por el Istmo hacia aquel Estado comunicó un repentino e inesperado ímpetu a los negocios. Además de las enormes tasas que se cobraban por el transporte de mercaderías de Chagres a Panamá, centenares de viajeros que a veces quedaban detenidos en este lugar antes de encontrar medios de continuar su viaje, pagaban usurario tributo a los nuevos recursos de la ciudad y se acentuaba así la perspectiva de que rehiciera su antigua importancia y esplendor. Mas, al terminarse la construcción del ferrocarril en 1855 cesó aquel tráfico efímero y una vez más los negocios vol-

vieron a su antigua condición de estancamiento.

Sin embargo, aunque aparentemente se había desvanecido la esperanza de un resurgimiento inmediato y de una prosperidad rápida, el funcionamiento del ferrocarril trajo como consecuencia otros factores valiosos que engendraron nuevas ilusiones de prosperidad. Toda Centro América, que como resultado de una verdadera plétora de producción había estado amodorrada durante siglos, por la sencilla razón de que no encontraba salida para su exceso de riqueza, presentó ahora al mundo comercial una rica vena que pedía explotación inmediata; y después de buscar en vano hombres que quisieran enriquecerse haciendo el negocio, la misma Compañía del ferrocarril, por pura necesidad, desempeñó el papel del buen médico respecto de aquellos países apopléticos.

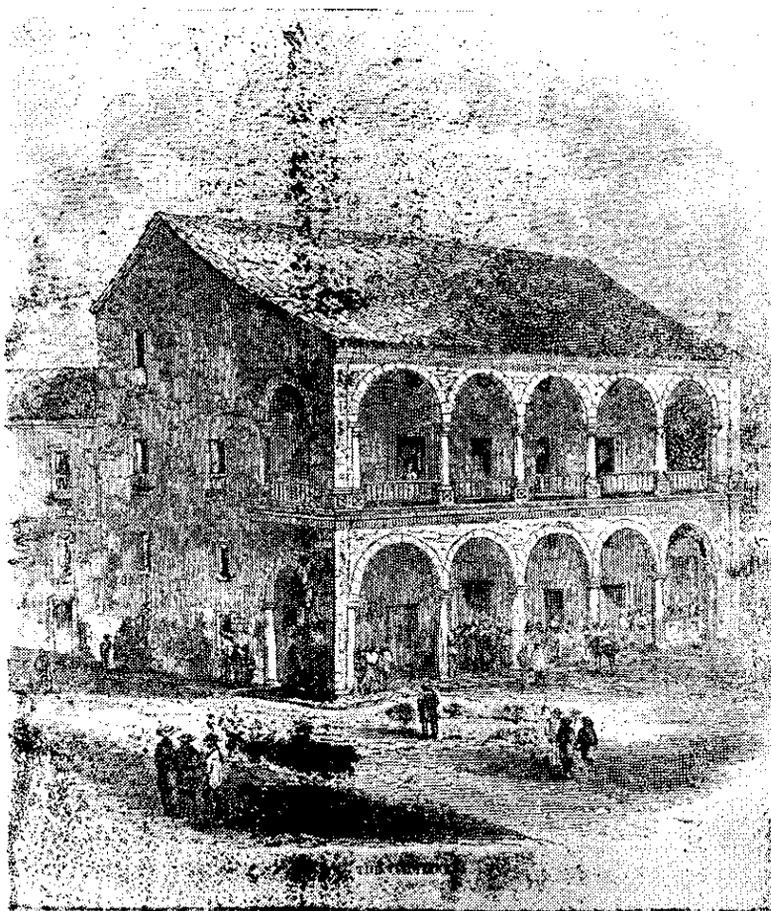
Se estableció una línea de vapores que tocaban en todos los puertos occidentales de la América Central hasta San José de Guatemala, y se produjo entonces la prueba de que aquellos países no estaban muertos, como muchos creían, sino simplemente adormecidos. Después de un movimiento débil e incierto por

varios meses, vinieron a dar tal prueba los ricos productos de aquellas regiones—cochinilla, añil, café, azúcar, etc—todo lo cual venía al puerto de Panamá en tránsito; y de esta manera se desarrolló un saludable y próspero comercio, que ha continuado creciendo hasta el presente y que promete en un futuro no distante convertir en realidad los sueños dorados de los panameños.

Atravesando la estación del ferrocarril y siguiendo de allí directamente hacia la arenosa playa de la bahía de Panamá, a una distancia como de cincuenta yardas se abrió ante nuestros ojos un bello panorama. A nuestra izquierda quedaban los almacenes y el largo muelle cubierto de la Compañía del Ferrocarril (4). Más allá, una playa de blanca arena se extendía por espacio de unas dos millas, formando un arco de círculo bordado por tupidas masas de follaje que interrumpían a trechos algunos cocoteros (5). Una serranía de tierra alta y quebrada pero cubierta de espeso bosque se levantaba en el fondo y descendía suavemente en dirección Este, hasta el tranquilo océano que se perdía en el horizonte. A nuestra derecha, la ciudad, con sus al-

tas murallas y sus torres, se erguían altivamente sobre el océano, cual lo hiciera antes Balboa, y como si todavía afirmara su dominio sobre la extensión infinita. Mas no se veía ya erizada de cañones desafiantes ni ataviada con los vivos colores del conquistador sino despoblada, en ruinas, cubierta de yerba y con sus contornos suavizados por la pátina del tiempo. Dentro de las murallas, una masa de altos techos de teja, y aquí y allá una torre medio en ruinas, cuya cúspide incrustada de concha madre-perla, al ser herida por el sol poniente, ponía el toque final a una vista que rivalizaba con la más hermosa y pintoresca que yo haya contemplado jamás.

En el frescor del breve crepúsculo tropical continuamos nuestro camino hacia la ciudad, a través de *La Ciénaga* — escuálido arrabal que fue teatro de una horrible matanza de americanos en abril de 1856, cuando una horda de sanguinarios nativos, azuzada y apoyada por las autoridades locales, se lanzó contra los pasajeros en tránsito hacia California, asesinó o hirió docenas de hombres, mujeres y niños, y cometió robos por más de cien mil dólares, agravio por el cual, hasta la fecha,



El Cabildo de Panamá, en 1859. En ese lugar se firmó el Acta de Independencia de 1821 y la de nuestra separación de Colombia, en 1903.



El Postigo de Las Monjas, en 1859, al costado del actual Palacio Nacional, en el sitio donde está el Instituto Panamericano.

nuestro Gobierno con inexplicable indiferencia, ha retardado la imposición de un justo castigo (6).

El aspecto miserable de los bohíos, los numerosos habitantes semidesnudos y de talante nada amistoso que deambulaban por el barrio o se congregaban alrededor de las rústicas mesas de juego en que arriesgaban sus cuartillos o bebían aguardiente, y el aspecto inhospitalario de la vecindad fueron cosas que se combinaron para hacerme sentir gran sosiego cuando al cabo de un cuarto de milla y de subir una cuesta llegamos a la puerta noroeste de la ciudad (7).

El profundo foso que en un tiempo protegía esta entrada había sido terraplenado y el muro exterior demolido, pero la fortificación principal, aunque en mal estado y cubierta de musgo, presenta todavía aspecto formidable. Atravesando la puerta, entramos en una calle estrecha y empedrada (8). A ambos lados de ella se veían sórdidas casas de piedra, de tres o cuatro pisos, cuyos balcones destartalados y paredes cubiertas de vegetación pregonaban su antigüedad al par que la negligencia o la pobreza de sus actuales dueños. Sobre las estrechas aceras se abrían ocasionalmente tiendas llenas de un confuso surtido de

mercancías de toda clase en que predominaban las frutas y los licores.

Dos minutos de andar nos llevaron a la *Aspinwall House*, y allí terminamos la tarde con una suculenta cena servida al estilo europeo y un cigarro tranquilamente fumado en el balcón del tercer piso, que daba sobre la calle principal de la ciudad (9). La *Aspinwall House* era un edificio de piedra, de aspecto lóbrego y de cuatro pisos, tolerablemente limpio y administrado por un francés muy listo, que tiene una docena de muchachos alemanes bajo sus órdenes. Las habitaciones estaban arregladas conforme al sistema comunal, es decir, con una media docena de catres en cada una. Afortunadamente para nosotros, los huéspedes eran pocos, y merced a nuestra escogencia de los mejores mosquiteros y de las colchonetas más suaves, más el lujo de un cambio ocasional cuando el catre se calentaba mucho y los mosquitos se multiplicaban, pudimos disfrutar un confortante sueño.

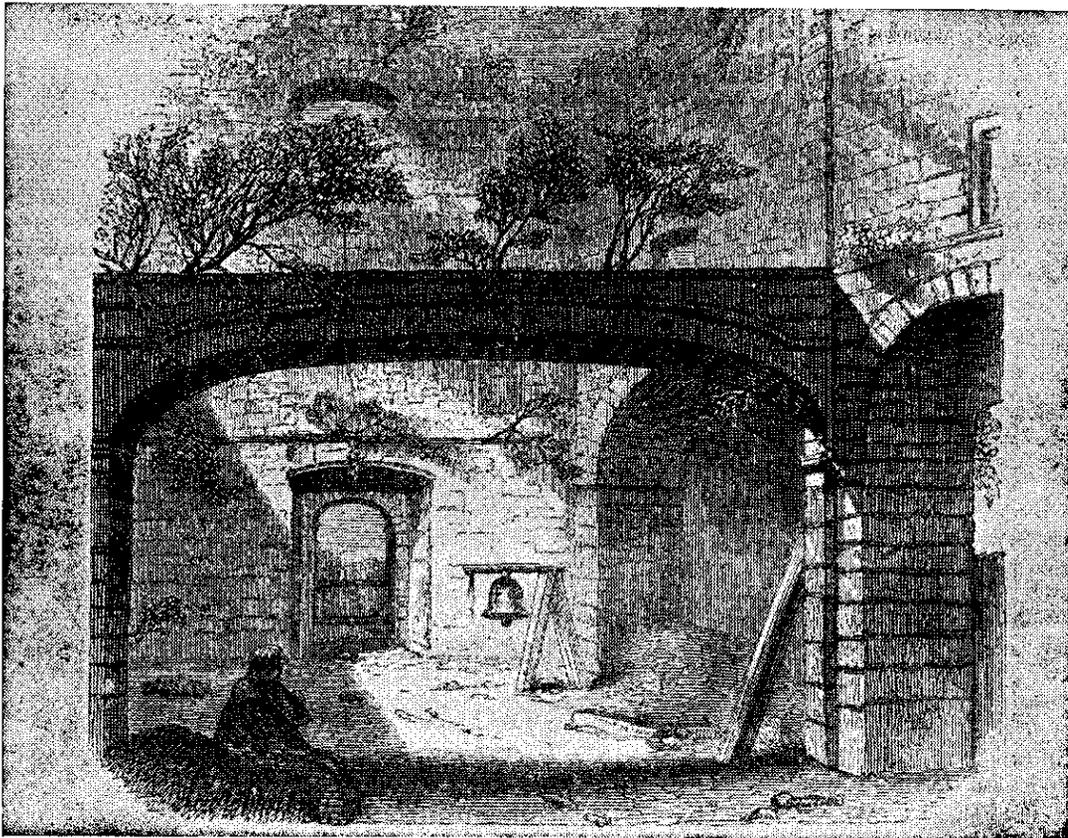
Me levanté temprano a la mañana siguiente, porque al rayar el alba estalló el ruido más infernal que jamás se ha oído en esta venerable ciudad. Si el lector puede imaginar lo que son 50 calderos golpeados vigorosa y promíscuamente con 50 guijarros del pavi-

mento por 50 golfillos frenéticos, podrá entonces tener una idea de la serenata con que fui saludado al despertar. Era el día de un santo patrón (casi todos los días son de algún santo en Panamá) y las campanas rajadas y sin badajo de una docena de iglesias ruinosas lanzaban sus vibraciones al golpe de las piedras con que las repicaban forzudos brazos católicos (10). Mientras sonaban las campanas, observando la aglomeración de los habitantes por las calles, bajé a dar una caminata por la ciudad.

En la mortecina luz de la tarde anterior había llamado mi atención el estilo anticuado e insólito de las calles y de las fortificaciones, pero no había podido darme cuenta como aho-

hogaño; los numerosos nativos, altos y morenos, agobiados por cargas de diferentes clases de productos del país, o montados en enflaquecidas acémilas, que parecían a punto de venirse a tierra bajo su doble carga; las mulas aguateras, que llevaban un par de barriles a cada lado de la montura, además del perezoso dueño, acomodado a horcajadas sobre las ancas de la paciente e infortunada bestia; luego, un clérigo que lucía su larga sotana y su ancho sombrero de teja, y, en fin, un grupo de mujeres de tez morena y ojos negros que llevaban su rebozo con donaire sobre la cabeza, camino del templo.

Siguiendo la calle principal por espacio de unas cien yardas, llegué a la Plaza de la Catedral, la más importante de la ciudad. So-

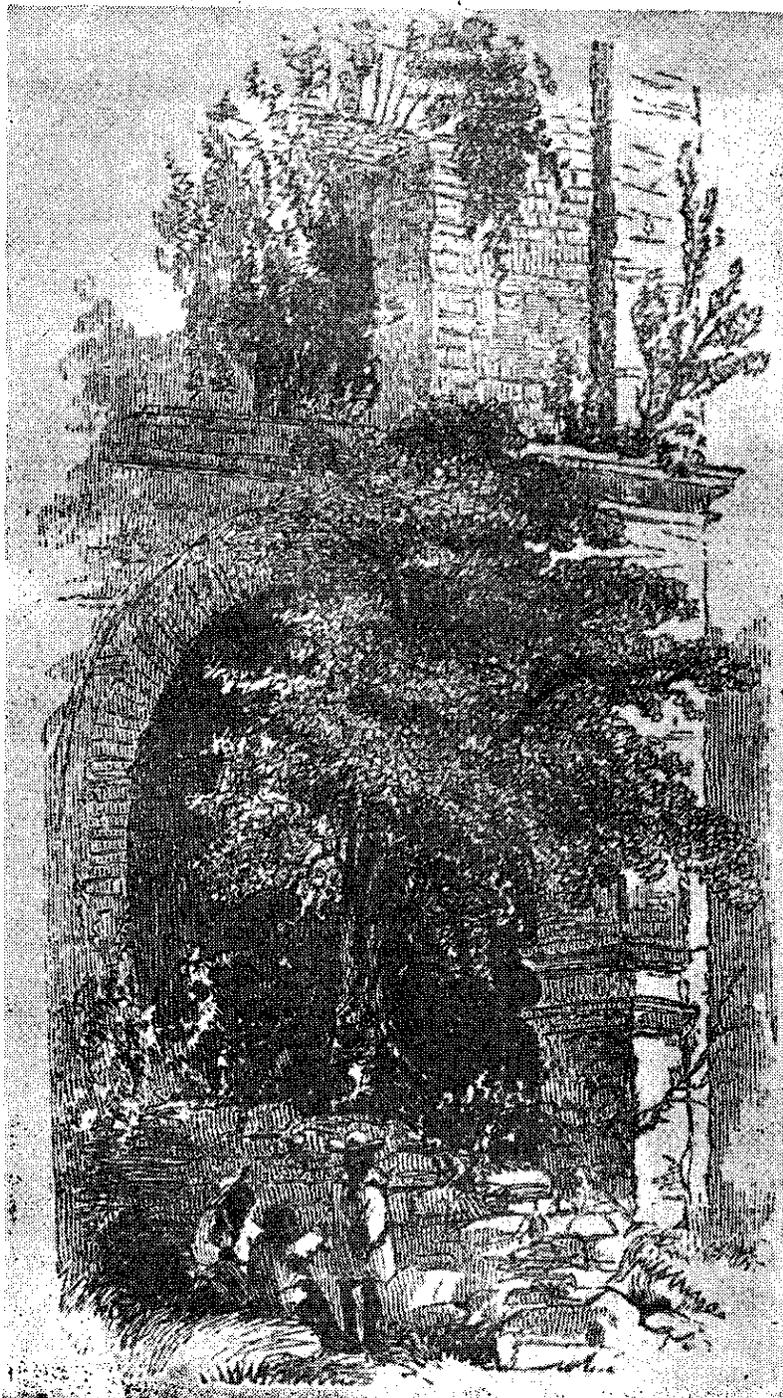


El Arco Chato de la Iglesia de Santo Domingo, en 1859, con los detalles tomados por el artista Orán, autor del presente trabajo.

ra de las peculiaridades de todo alrededor: lo estrecho de las calles empedradas, que escasamente tenían doce pies de ancho, con aceras que no excedían de dos; (11) las altas casas moriscas sólidamente construídas, con sus balcones toscamente ornamentados, sus paredes repelladas, sus pesadas puertas claveteadas, sus ventanas de rejas superpuestas, y sobre todo, su aspecto vetusto y descuidado, cosas todas que me movían a pensar que los días de antaño eran muy diferentes de los de

bre el costado Oeste queda la Iglesia Metropolitana, magnífica fábrica de piedra y estuco, por lo menos de 200 pies de largo por 150 de ancho. En la fachada se encuentran las estatuas de bronce (*) de Cristo y de los doce Apóstoles, flanqueadas por dos altas torres cuyas cúspides incrustadas de concha madreperla brillaban como plata bruñida. A través de los arcos de las torres se veían varias grandes campanas, como también unos cuan-

(*) Las estatuas no son de bronce sino de madera.



Un extremo del Colegio de los Jesuitas, en 1859, tal como lo dibujó Parsons. Allí estuvo la Universidad, fundada por el Obispo panameño Dr. Francisco Javier de Luna y Victoria y Castro. Estas ruinas están en la actual Avenida A.

tos muchachos que las repicaban de la manera que antes he expresado.

Como la Catedral estaba abierta, entré y quedé pasmado ante las majestuosas dimensiones de su interior. Cuatro hileras de macizas columnas unidas por arcos romanos dividían las naves y soportaban la techumbre. El piso era de ladrillo, escrupulosamente limpio. En la nave central, cerca de la entrada, había un recinto cerrado por una gran celosía de caoba donde se congregaba el coro. Constaba

éste a la sazón de un solo individuo, alto y moreno, que vestía una sotana de sarga negra, y mostraba en la coronilla de la cabeza una tonsura como del tamaño de una taza de té. Este sujeto, a quien tomé por un fraile, se paseaba dentro del recinto cerrado, y cantaba con una hermosa voz de barítono las respuestas al sacerdote que oficiaba ante el altar al otro extremo de la iglesia. Al acercarme allí observé a lo largo de la pared varias capillas decoradas con ornamentos de plata y flores

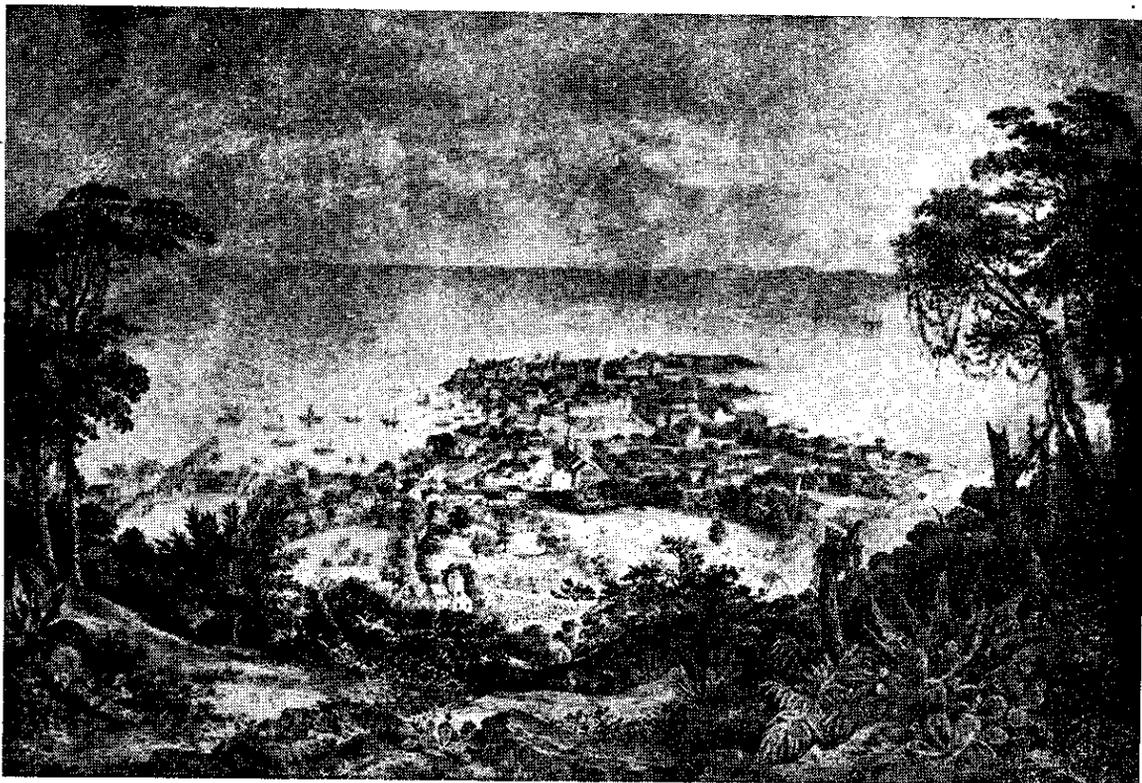
artificiales y que contenían efigies de tamaño natural de santos notables. Habían otras al final de cada nave, adornadas con gran profusión de plata labrada—ya candelabros, ya emblemas varios—que aumentaban en tamaño y en riqueza al extremo de la nave principal. Dos sacerdotes, uno negro y el otro blanco, oficiaban en los altares laterales. Los feligreses, en número de 20 o 30, se veían arrodillados promiscuamente por todo el templo, algunos sobre los ladrillos, otros sobre alfombras o reclinatorios llevados con tal objeto. La mayoría eran mujeres, la cabeza cubierta con la mantilla de encaje obscuro de la gente de alcurnia, o con el agraciado rebozo de las clases populares. Algunos oraban con los brazos extendidos, al par que otros, postrados con la frente contra el suelo, daban a la escena un carácter oriental que rememoraba fuertemente el origen semimorisco de la raza española.

La Catedral fue construída probablemente alrededor del año de 1750, y, de acuerdo con inscripción tallada sobre la puerta principal, fue fundada por el "Doctor Don Francisco Xavier y Luna Vitoria, dignísimo Obispo de Panamá". (12)

Los caracteres después de la palabra "Panamá" estaban tan borrosos que no puedo re-

producirlos. Al Dr. Francisco Xavier y Luna Vitoria, hombre de color, se le llama en una historia de aquel tiempo, "ciudadano de Panamá—extremadamente caritativo; benefactor, fundador de la Universidad de San Javier—que dió un Obispo a su país en 1715, y fue promovido a Trujillo en el Perú, en 1759".

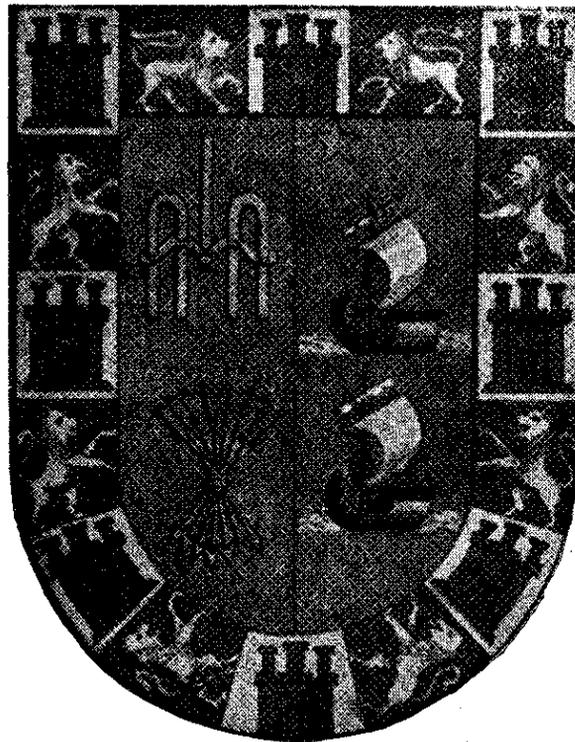
En el costado meridional de la plaza se levanta el Cabildo o Casa de Gobierno, (sic) sencillo y sólido edificio de piedra, de dos pisos con una calumnata y arquería en el frente, bien repellada y blanqueada. La planta baja está ocupada por almacenes, en tanto que en el piso alto se encuentran la Cámara Legislativa y el Consejo del Estado y de la Ciudad. En los otros lados de la plaza se enfilan altos edificios de piedra—vivienda arriba y comercios abajo—la disposición general en Panamá, con la sola excepción, según creo, de un gran edificio en el costado Norte ocupado por las oficinas del *Panamá Star and Herald*, el periódico inglés de Hispano-América, a cuyos bondadosos directores debo mucha de la información que adquirí acerca de esta región (13). La calle principal por donde entré a la plaza cruzaba ésta por el centro y terminaba en el *Postigo de las Monjas* el cual atraviesa la gruesa muralla que circunda la ciudad y da



La ciudad de Panamá en 1857. Oleo de William Leblanc.

acceso a la playa. A la derecha se hallaba la agencia de la Pacific Mail Steamship Company, edificio evidentemente viejo pero bien conservado, con sus balcones llenos de plantas y de flores. A la izquierda se levantaba un edificio de piedra muy macizo y destartado—el Convento de Las Concebidas—último de los numerosos establecimientos de ese género que en una época florecieron en Panamá. Este se halla en tal condición de ruina y abandono que muy pocos años más lo pondrán en el catálogo de las cosas que fueron (14). Las monjas que lo ocuparon por cerca de medio siglo y que ahora son solamente cuatro, muy

abunda el arrecife. Cangrejos de extraña figura huían de mí a cada paso que daba. Hay una especie cuyas tenazas son azules, índigo y blanco, y cuya carne es una verdadera delicia para el paladar epicúreo. Había también los calamares, cuya propiedad de emitir un fluido oscuro que colora las aguas que los rodean, les permite con frecuencia escapar a la persecución. Veíase asimismo el langostino, camarón de enorme tamaño, y muchas otras variedades de crustáceos. Entre una gran diversidad de conchas raras se encontraba la *Cyprina*, la *Olivia*, la *Pinna* barbada y la famosa variedad de ostras cuyos abiertos



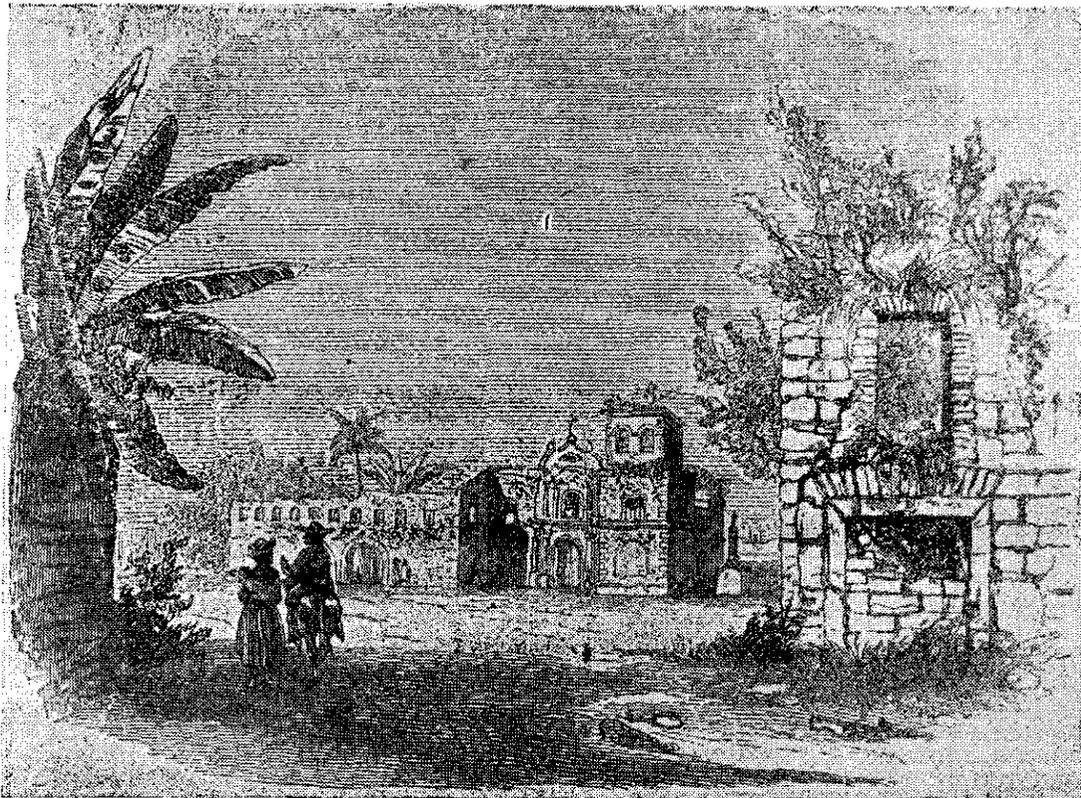
Escudo de Armas de la ciudad de Panamá.

ancianas y decrepitas, puede asegurarse que serán las últimas monjas de Panamá.

Atravesando el postigo eché de ver que la marea—que en este lugar tiene un flujo y reflujo de cerca de 20 pies—se encontraba entonces en su más bajo nivel y había dejado al descubierto un arrecife de coral negruzco que se extendía hacia la bahía como por media milla, y que invitaba a la investigación a toda persona interesada en las curiosidades y bellas evoluciones de la producción marina; y a pesar del calor y el resplandor del ardiente sol tropical, pasé una hora agradabilísima explorando las grietas y concavidades en que

tejidos producen la perla en aguas más profundas. Adheridas a las rocas, o enterradas en la arena, habían muconchológicos. En los charcos florecían las más bellas anémonas, de color verde-mar, púrpura, y escarlata, corales de varios matices y muchas exquisitas variedades de algas.

Regresando para almorzar a las nueve (la hora usual de la comida matutina en este país), encontré a varios de los residentes americanos e ingleses en Panamá y me relacioné con ellos. Ruego se me excuse la digresión que hago aquí para expresar mi convicción de que hay pocos lugares en el mundo donde el



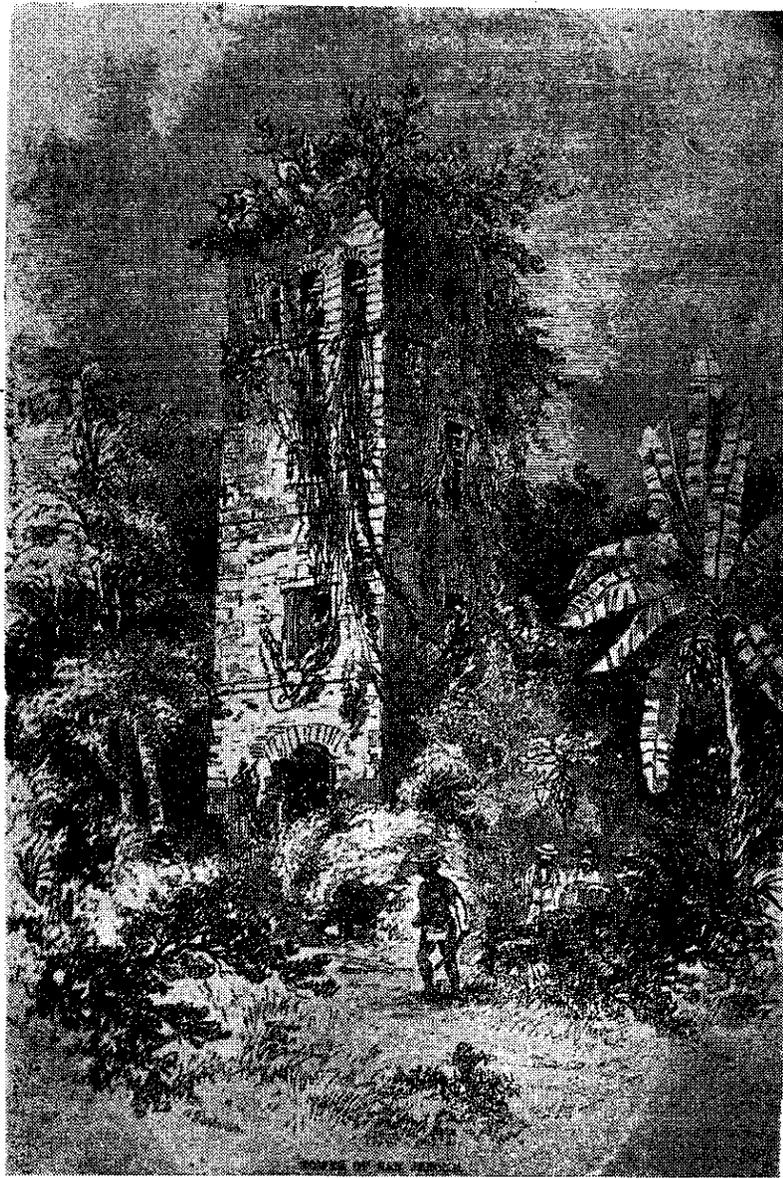
Ruinas de las espaldas de la Catedral y del Convento de San Francisco, en 1859. Al fondo la Iglesia y Convento de San Francisco, tal como las vió Parsons.

forastero encuentre más hospitalidad y generosa gentileza que entre los residentes extranjeros en Panamá.

Pasé el resto de mi primer día dibujando las pintorescas ruinas de la Iglesia y Convento de Santo Domingo, establecimientos construidos en 1678 y quemados en 1761. La Iglesia fue, en sus buenos días, una de las mayores y más ricas de Panamá, y me fue recomendada a mi particular atención a causa de un notabilísimo arco chato que se me dijo contenía. La entrada estaba en un estrecho callejón que corría hacia el sur de la calle principal, a poca distancia del Convento de Las Monjas (15). El callejón terminaba en una herrería situada en parte del crucero oriental de la iglesia. Pasando por allí llegué a lo que había sido evidentemente un hermoso jardín, pero que contenía ahora únicamente unos cuantos naranjos y limoneros mal podados y una masa de enmarañados matorrales. Mi compañero (un panameño que actuaba bondadosamente como cicerone) llamó a la puerta de una ruinoso casa adyacente. Respondió a la llamada una vieja mulata que tenía a su cuidado una pequeña capilla, todavía en uso, que fue parte en un tiempo del convento de Santo Domingo. Esta mujer daba a los foras-

teros entrada a las ruinas de la Iglesia mediante una propina. Siguiéndola a través del jardín o patio vinimos a dar a los muros de la Iglesia, ocultos por el follaje y cubiertos de vegetación. Luego, pasando por una pequeña y desvencijada puerta de madera, salimos a lo que constituía el cuerpo principal de las ruinas.

Imponente edificio debió ser éste en el pasado con sus cien pies de largo, por unos cincuenta de ancho. Las paredes eran de piedra labrada, de tres o cuatro pies de espesor, perforadas por numerosas ventanas de medio punto, y unidas por seis altos arcos que antaño soportaban la techumbre. Estos arcos, lo mismo que el piso y los costados del edificio, estaban completamente cubiertos por enredaderas, bejucos y parásitas cuyo golpe de vista no podía menos de fascinar al amante de lo antiguo y de lo pintoresco. Separando el edificio principal de lo que parecía haber sido el pórtico, se encontraba un macizo arco de ladrillo, de unos 20 pies de alto y de 40 pies de luz, con un radio perpendicular en su piedra clave de no más de 2 pies; y sin embargo, este notable espécimen arquitectónico había pasado victoriosamente la prueba de cerca de dos centurias, además de haber sufri-



Torre de la Iglesia de Panamá la Vieja, en 1859, según dibujo de Parsons.

do la ordalía del fuego en 1761. En un lado del pórtico, medio sepultadas en montones de tierra y basura, había varias campanas de diferentes tamaños, brillantes y libres de óxido, pero rajadas y golpeadas probablemente por causa de la caída desde las torres cuando se quemó la Iglesia. En el lado opuesto había dos de las más grandes todavía en buena condición, y suspendidas a una altura de seis a ocho pies sobre toscos travesaños de madera, con cuerdas de cuero atadas a los badajos, señal de que todavía eran usadas ocasionalmente.

La historia de esta Iglesia y de sus campanas es de particular interés, por la manera como se allegaron los fondos para la construcción. Se cuenta que poco después de la fun-

dación de la nueva ciudad, la Reina de España invitó a las damas de su Corte a una suntuosa fiesta. Se les solicitó que trajeran las sumas de dinero que sus sentimientos religiosos y sus recursos permitieran, para la fundación de la Iglesia y Convento de Santo Domingo en la nueva ciudad de Panamá. Tal éxito tuvo aquella antigua fiesta del donativo, que merced a ella pudo erigirse uno de los más grandes y suntuosos templos del Nuevo Mundo.

Y todavía más: cuando llegó la hora de fundir las campanas que debían vibrar en las torres del noble templo, se invitó a gentes de todas clases—pobres lo mismo que ricas—a que presenciaran la fundición, y se les concedió el privilegio de arrojar a la masa

de bronce derretido los metales preciosos que estuvieran dispuestos a donar, con el fin de dar a las campanas mayor claridad y dulzura de tono.

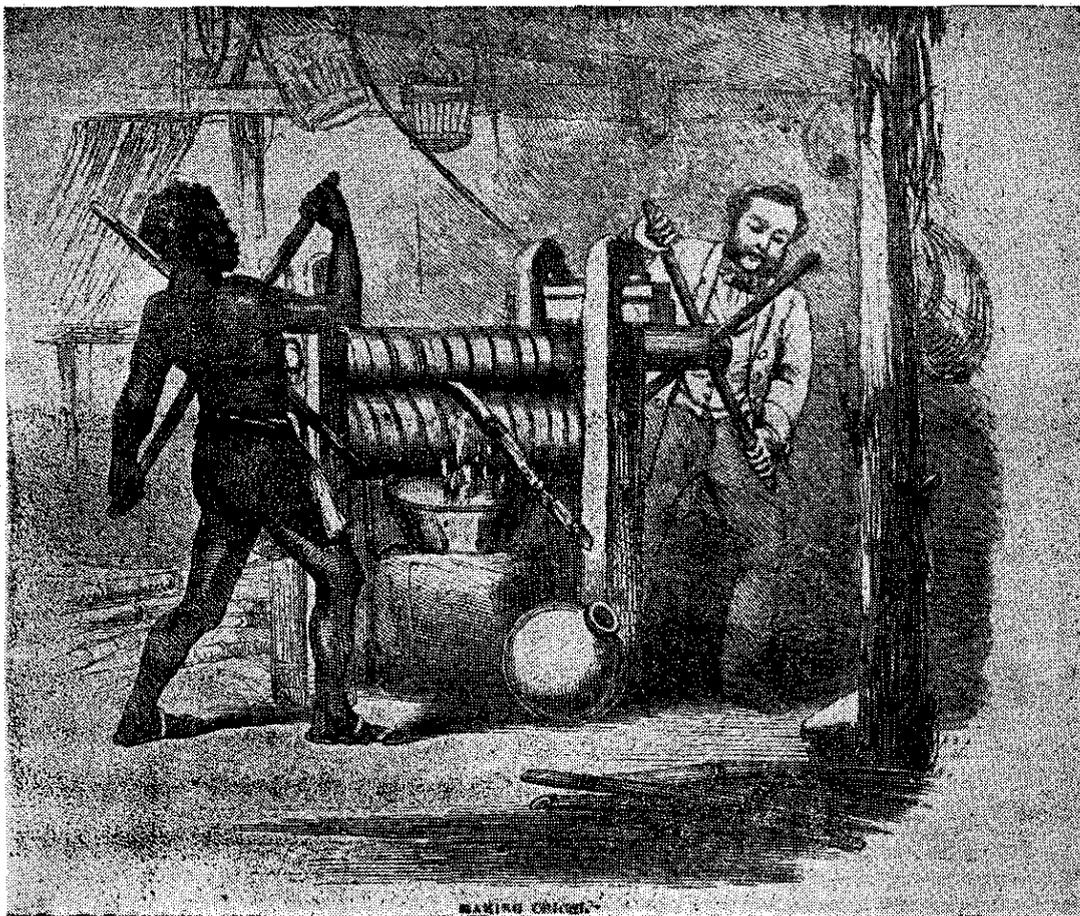
De acuerdo con la tradición, se reunió una selecta concurrencia a la hora convenida. La Reina con su numeroso séquito, ataviada con sus más ricas sedas, y resplandeciente de alhajas; ricos comerciantes y artesanos con sus mujeres e hijas engalanadas con el traje de los días de fiesta; y los dignatarios eclesiásticos, con sus casullas bordadas de oro y brillantes paramentos, todos reunidos alrededor de la campana embrionaria, todos animados por el propósito de hacer muy dulce la llamada matinal y vespertina del templo de la lejana tierra. Comenzó la ceremonia de bendecir el metal, y a exhortación del sacerdote, cada uno de los concurrentes, de acuerdo con su categoría y sus recursos, o con la medida de su entusiasmo, se apresuró a arrojar monedas o piezas de plata labrada. Pero a poco subió

de punto el fervor. Las damas se quitaban sus joyas de oro y las arrojaban al crisol del metal hirviendo. En el entusiasmo frenético que se despertó se sacrificaron condecoraciones e insignias, como también preciosos recuerdos de afecto. Así se hicieron y se bautizaron las campanas y se dice que cuando las colgaron ninguna podía rivalizar con ellas en punto a sonoridad y argentino tono. Sus actuales poseedores las tienen en la más alta estima y aunque muchos han intentado comprarlas, su valor como secular y sagrada reliquia es demasiado grande para permitir la esperanza de que caigan jamás en las manos sacrílegas de un especulador.

Por la tarde torné a mis caminatas y seguí la calle que corría frente a nuestro hotel (Calle de Gerardo) (16) hacia el sur, pasando luego por las ruinas del gran colegio erigido por los Jesuitas en 1738, que a causa de los trastornos que sufrió la orden nunca llegó a ser terminado, pero que todavía mues-



El Puente del Rey, en Panamá la Vieja, en 1859, dibujo debido a Parsons



(Dibujo de Orán)
 El señor Archibaldo B. Boyd, director de "The Star & Herald", moliendo caña con el negrito Marco Segundo, en las ruinas de Panamá la Vieja, en 1859.

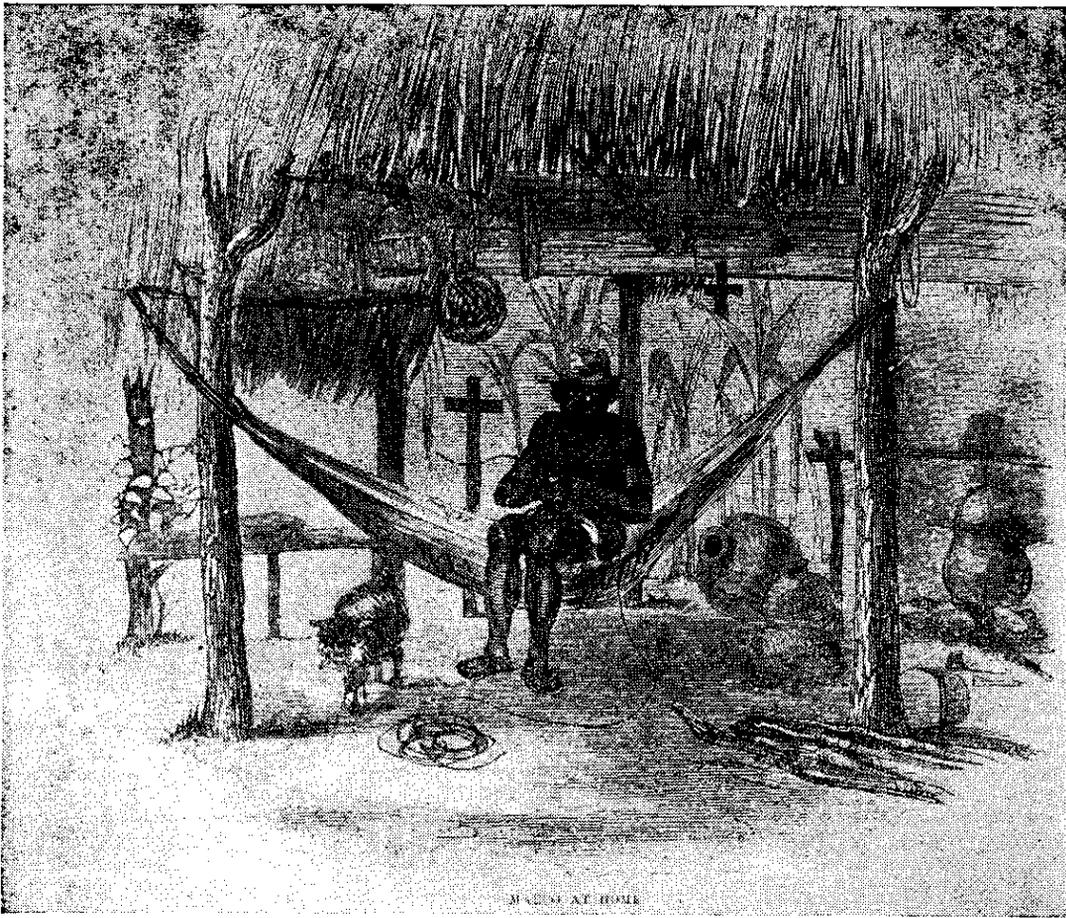
tra haber sido en su tiempo un soberbio edificio. Cubriendo un área de 100 yardas en cuadro o tal vez más, sus gruesos muros de no menos de 50 pies de alto, aunque cubiertos por fuera y por dentro con tupida vegetación, después de un lapso de más de un siglo parecen tan firmes y perfectos como el día en que fueron fabricados.

Unas 200 yardas más adelante se encontraba el bastión de Las Bóvedas. Los muros tienen de 20 a 30 pies de altura y cerca de 10 de ancho, protegidos en su margen exterior por un parapeto, con atalayas circulares colocadas a distancias de dos a trescientas yardas.

Arruinadas y desmoronándose rápidamente bajo la acción destructora del tiempo y el incesante golpeteo de las olas contra su base, estas murallas todavía dan testimonio de haber sido la obra de un pueblo poderoso por su riqueza y determinado a que sus fortificaciones fueran inexpugnables. Atalayas, parapetos y cortinas, hasta las rocas de coral de la base, estaban cubiertos de líquenes y parásitas de todos colores que producían bellos contrastes con la piedra gris, en tanto que

aquí y allá tupidas enredaderas revestían las murallas agrietadas y las atalayas ruinosas y daban a Las Bóvedas un aire de belleza pintoresca que pocas veces he visto sobrepujado.

En la extremidad sudoriental del bastión, volteando hacia el norte, la muralla forma una ancha explanada de varios cientos de yardas, debajo de la cual se encuentran el arsenal, el presidio y los cuarteles. Media docena de soldados descalzos hacían la guardia en el patio del cuartel, armados de rifles; y una o dos docenas de rostros patibularios que asomaban por las enmohecidas rejas del presidio revelaban que el establecimiento se hallaba habitado, cosa que por el aspecto ruinoso del mismo hubiera parecido imposible. Hacía vivo contraste con todo esto la escena que se desarrollaba en la explanada, paseo favorito de las altas clases de la ciudad. Grupos de señoritas de ojos negros, vestidas con las más vaporosas telas, la cabeza tocada con la inevitable y siempre graciosa mantilla, recorrían el paseo de arriba abajo. Aquí, un grupo de paseantes tendidos sobre el césped, alrededor de un caballero que punteaba la guitarra; allá,



(Dibujo de Orán)
El negrito Marco Segundo, en su rancho de Panamá la Vieja, en 1859.

una pareja amorosa reclinada sobre el parapeto, absortos los dos amantes en mutua contemplación, o tal vez en la del inmenso océano, en el cual rielaba la luna que ascendía sobre el horizonte. A la verdad, aquella era una estampa a propósito para deleitar la vista de un pintor o de un poeta. A la derecha, a media legua de distancia, se divisaban las guaridas favoritas de los bucaneros de antaño: un grupo de verdes islas, de corte atrevido y forma pintoresca, coronadas sus cumbres por cimbreantes palmeras que destacaban fuertemente su silueta contra el firmamento. Ahora se ven allí, pacíficamente anclados, los vapores de la línea de California, y a la izquierda de éstos, los cascos oscuros y altos mástiles de varios buques de guerra americanos que se mecían blandamente en su fondeadero. A la extrema derecha se extendía hacia afuera el largo y obscuro promontorio donde tuvo asiento la antigua ciudad, de la cual sólo una maciza torre levantaba su rota cúspide hacia la luna para marcar el sitio que un día fue asombro y envidia del mundo.

Al final de la explanada, y pasando a

una calle contigua—la calle de San Francisco (17)—que seguía hacia el norte por unas cien yardas, vine a salir a la plaza del mismo nombre, en cuyo lado Este se encontraban la iglesia y el monasterio de San Francisco, que fueron en un tiempo el establecimiento religioso más grande de Panamá. Altos árboles se levantaban de los muros, y pregonaban años de desolación y abandono, pero por otra parte hacían promesa de gran prosperidad a un pueblo cuya sumisión al dominio clerical y a las exacciones de tiempos pasados había dado el golpe de gracia a su decadente fortuna. Ahora, mediante la acción legislativa de unos cuantos espíritus independientes, se ha sacudido el yugo y se han encauzado por canales legítimos cuantiosas rentas que antes sólo iban a parar a los cofres de la Iglesia.

Sin poner a prueba la paciencia del lector con los detalles de mi peregrinación por la ciudad, mencionaré simplemente aquellas cosas que me parecieron más dignas de atención durante el resto de mi permanencia en Panamá.

Aunque el aspecto general de la ciudad

era de abandono y de ruina, encontré no pocos edificios modernos realmente elegantes, uno de los cuales era el que ocupaba Mr. Corwine, el Cónsul Americano. Era éste un primoroso espécimen de arquitectura italiana y fábrica de piedra, con balcones de hierro ornamental y esquinas decoradas al fresco, que se dice fue construido a un costo de cuarenta mil dólares. Muchas de las calles daban muestras de haber sido recientemente empedradas. El comercio (que en su mayor parte está en manos de extranjeros y que comprende todas las variedades de mercaderías en cada establecimiento) parecía más animado y extenso que lo que un viajero de paso puede suponer.

Con una población de apenas diez mil habitantes, circulan no menos de seis periódicos en español, además del Star and Herald, que se publica en castellano y en inglés.

Las diversiones nacionales de los españoles subsisten todavía en Panamá. Las corridas de toros (en que no se da muerte al animal), las riñas de gallos y las carreras de caballos son los deportes favoritos. Hacia el atardecer que hacen una corta excursión salen de paseo grupos de gentes por el campo a caballo o en coche. Los coches son innovación recientemente introducida por los yankees, y es espectáculo placentero al par que curioso, el de ver entre los diminutos caballeros del país y los corveteantes y fogosos corceles de Méjico y del Perú, un raudo trotador americano que tira un *buggy* marca Gotham. Puede verse también por las calles nada menos que un ómnibus Gotham tirado por un par de mulas legítimas, pues todos los días sale ese vehículo de la Aspinwall House para el Cerro de los Bucaneros, a fin de dar a los que no tienen otra, la oportunidad de disfrutar el aire del campo.

Vale la pena el paseo al Cerro de los Bucaneros, según puede atestiguar el narrador como pasajero que fue en el omnibus arriba mencionado. Salimos de la ciudad propiamente dicha por lo que antaño fue la Puerta del Oeste, pero que con la marcha del progreso ha ido a dar al foso adyacente y ha franqueado el paso a una ancha y buena calle (18). Entramos a la Parroquia de Santa Ana, importante suburbio que contiene las ruinas de una gran Iglesia, una espaciosa plaza y una larga calle que se extiende por un cuarto de milla hacia el norte de las murallas de la ciudad. Las casas tienen altos balcones y amplios portales, pero se encuentran en lamentable estado de decadencia. De allí seguimos

por una ancha vía construída sobre los restos de la antigua calzada que comunicaba a Panamá con la ciudad de Portobelo (19). A ambos lados del camino se veían los rústicos bohíos de cañabrava en que moraban los naturales, quienes apenas levantaban los ojos al pasar nuestro vehículo. Poca atención despertábamos, excepto de parte de los perros que nos ladraban y los chiquillos desnudos que huían a nuestro paso. Así anduvimos por más de una milla a lo largo de un camino ricamente bordeado por naranjos, árboles de banano y cocoteros que se mecían al impulso de la fresca brisa del mar que soplabá, el cual aparecía ancho y bello por la derecha, a través de los claros que ocasionalmente se abrían en la espesura. Del otro lado veíanse la ondulante sabana, la colina coronada de palmeras y las montañas distantes, bañadas en ese tinte de oro que Church ha descrito tan maravillosamente en sus "Andes del Ecuador", espectáculo capaz de hacer vibrar de admiración el espíritu más indiferente ante las bellezas que Natura ha derramado sobre esta tierra intertropical.

Dejando la calzada a nuestra izquierda, una media milla más de andar nos llevó a las faldas de la colina desde la cual el filibustero Morgan recreó sus ojos ante la Ciudad del Oro: el Cerro de los Bucaneros, ayer selva virgen, hoy florido huerto. Nos apeamos de nuestro carruaje, y cruzando una ancha verja comenzamos la subida del Cerro a través de una media docena de senderos sombreados por árboles de plátano que arrancaban desde la entrada. Millares de piñas matizadas de verde y oro y de tamaño que los que no conocen la fruta en esta región apenas podrían creer, brotaban apenas de entre sus espinosos tallos a lo largo del camino. Con las piñas alternaban frondosos plantíos de caña de azúcar, de banano y de plátano, hasta que al cabo de varias vueltas y revueltas llegamos a un pequeño mirador emparrado y de forma circular, en la cima del Cerro. Mi pluma es impotente para describir la belleza del panorama que se despliega en el horizonte en todas direcciones. De un lado, el océano con sus islas, la ciudad, el Cerro Ancón y la hermosa vega que queda entre ellos. Por el otro, la densa floresta tropical que cubre valles y colinas hasta la distante serranía tras de la cual descende el sol en medio de gloriosos resplandores. Bajamos del Cerro a una cabaña rústica cerca de la verja, donde los dos reales que pagamos por la entrada nos fueron devueltos en piñas recién cortadas y más amarillas que el oro (20).

La noche antes de mi partida de Panamá el señor Parsons artista de Nueva York y yo, guiándonos por consejo generoso del señor Boyd, del Star & Herald, decidimos hacer una visita a la antigua ciudad de Panamá, a unas siete millas de distancia.

El día siguiente, al despuntar el alba, salimos los tres a caballo por la puerta del noroeste (21). La orilla del mar, a la que arribamos por una pendiente corta y empinada, presentaba una animada escena (22). Gran número de bongos, cargados de pescado y otros comestibles, se alineaban en la bahía, ora varados sobre la arena, ora anclados a corta distancia. Amas de casa de todo linaje se agrupaban alrededor haciendo sus compras del día. Las aguas circunvecinas, todavía abundan, como antaño, en las más finas variedades de pescado. Desplegadas en grandes cantidades se veían sierras, corbinas, bonitos, langostinos, camarones y ostras. Las barcas pescadoras eran muy peculiares y pintorescas. Con eslora de veinte a cuarenta pies y manga de dos a seis—las mayores se dice que pueden cargar de treinta a cuarenta toneladas—estas naves están hechas de un solo tronco de árbol, ahuecado y terminado en punta en ambos extremos, con líneas uniformemente gráciles y de corte esbelto. Llevan usualmente a popa un pequeño camarote cubierto con hojas de palma, dos o tres mástiles y velamen vario, de material tosco y formas caprichosas. Primitivos y de apariencia nólita, como son estos barcos, con una tripulación de nativos, tienen fama de ser los más seguros y veloces del mundo.

Pasando por la Ciénaga y por los edificios y muelles del Ferrocarril y de las compañías de vapores, pronto nos hallamos en la orilla de la arenosa playa, sobre la cual galopamos por espacio como de dos millas.

Briosos y aligeros eran nuestros caballos; blanca y casi tan dura como el mármol la anchurasa playa. Las cristalinas aguas del Pacífico jugueteaban con las patas de nuestras bestias, a medida que avanzábamos acariciados por la fresca y tonificante brisa matutina gozando de una salida del sol que nos sumía en verdadero éxtasis. Pero no podía perdurar tanta belleza. Pronto llegamos a unas rocas grandes y negras—soberbio mirador de una vista marina—como observó mi compañero, pero decididamente muy desagradable para andar por él (23). Proseguimos por un pequeño estero que corría entre árboles de mangle tan bajos y enmarañados que sólo inclinándonos con celeridad podíamos salvar el

cuello de golpes. Al cabo de una milla de este andar salimos a la llanura de Patilla, hermosa pradera ondulante, bordeada por tupida floresta y moteada de ganado.

Marchamos una media legua más y de nuevo salimos a la playa, ancha aquí como una media milla, con masas de peñascos negros y apenas con un palmo de suelo firme en qué pisar. Estas rocas, a lo largo de las cuales anduvimos por unas dos millas, eran una especie de conglomerado, evidente de época no muy remota, pues muchas tenían embutidas en su superficie conchas marinas que no habían cambiado de color, y ocasionalmente, vetas de ágata y de jaspe. Más adelante podían verse pruebas más claras de su origen reciente, al doblar una pronunciada eminencia y aparecer a la vista la gran torre de la vieja ciudad (24). En efecto, a través de lo que en la pleamar podía llamarse una bahía, pero que en la bajamar era al parecer una media milla cuadrada de negra lama, encontramos rocas en todas las etapas de formación, desde la peña sólida hasta el fango suave que aplastaban las patas de nuestras cabalgaduras (25). Las diferentes variedades eran tan similares a la simple vista que con frecuencia nuestros caballos se hundían hasta las cernejas en lo que se veía como roca sólida y luego pisaban firmemente sobre lo que parecía ser blando lodo. Se nos dice que se han encontrados huellas perfectas de hombres y de animales sobre la piedra dura. Pero si bien no descubrimos ninguna, podían distinguirse, en cambio, sobre el suelo ondulaciones sólidas que eran marca inequívoca de las más altas olas de la marea.

Bordeando la orilla de esta bahía de rocas en formación divisamos cerca de su cabecera una entrada angosta en forma de arco, casi oculta por árboles y malezas que brotaban de su superficie. Esto probó ser un pequeño viaducto sobre el cual pasaba la vieja calzada de Panamá a Portobelo y que quedaba fuera de la ciudad propiamente dicha (26). Después de andar sobre él y mientras el señor Parsons somenzaba un rápido croquis, el señor Boyd y yo tomamos el viejo camino y logramos seguirlo por un trecho como de cien yardas, pero la faena de amoldarnos a los caprichos de la exuberante vegetación fue superior a nuestros esfuerzos. Gran parte de la cante-ría, que era maciza y bien labrada, se encontraba en perfecta condición, pero muchas porciones se habían rajado y venido a tierra, al parecer por el crecimiento de gruesas raíces que habían penetrado en las grietas.

Terminado el croquis, montamos de nuevo y continuamos nuestra marcha por la media luna de la playa. Pronto se abrió la costa por el lado norte, y se descubrió ante nuestros ojos la atalaya de San Jerónimo, maciza mole de piedra labrada y de setenta a ochenta pies de altura, completamente revestida con un tejido de fuertes lianas y cubierta de musgo (27). Se dice que fue erigida en 1665, sólo seis años antes de la destrucción de la ciudad. En la actualidad es la única construcción visible que queda de lo que fue un día el gran emporio del mundo hispanoamericano. Todos los demás vestigios de su existencia están sepultados bajo una densa selva de casi dos centurias de crecimiento.

Acicateando nuestros cuartagos para subir la abrupta orilla, llegamos a la torre, que se levanta sobre una ancha meseta de diez o doce pies sobre el nivel del mar, a unas cincuenta yardas de la playa. Encontramos la fábrica en perfecto estado de conservación, excepto la escalera de caracol que antaño arrancaba de un lado del interior, pero de la cual únicamente quedan los espacios vacíos del muro donde se empotraban los peldaños. Detrás de la torre, dentro de una tupida mata de monte, se ocultaban las ruinas de un gran edificio, de cuyas paredes quedaban en pie lienzos de treinta y cuarenta pies de altura, con árboles de cien pies por lo menos que crecían desde su interior (28).

Mientras nuestro amigo el artista se quedaba para hacer sus dibujos, el señor Boyd y yo fuimos a buscar albergue donde dejar nuestras caballerías durante las exploraciones que nos proponíamos hacer. A poca distancia al Sur de la torre descubrimos dos chozas hábilmente escondidas dentro de una pequeña sementera de plátanos, pero deshabitadas. Algo más lejos divisamos una tercera, y abriéndonos camino por entre los apretados cañales y platanales que la rodeaban, tuvimos la suerte de encontrar al dueño. La choza era simplemente un techo pajizo asentado sobre gruesos horcones y su ocupante era un venerable negro, sentado en una astrosa hamaca de paja y ocupado en tejer un bejuco, especie de sogas hechas de enredaderas. Su figura al adelantarse hacia nosotros y darnos los buenos días, era ciertamente curiosa. A juzgar por el penacho de lana blanca que llevaba arriba de la cabeza (la parte detrás de las orejas estaba rapada) debía tener por los menos setenta años. Toda su vestimenta consistía en un taparrabo de algodón azul y un par de sandalias de cuero crudo. Pero cuando nos dió la

bienvenida y nos invitó a apearnos había en su porte y en sus maneras cierta dignidad tranquila y cierta cortesía natural que imponían respeto a pesar de su humilde apariencia. Aceptando su invitación, nos sentamos en una ruda banca, mientras el viejo, después de ofrecernos una calabaza llena de agua y de calzarse un antiquísimo sombrero de palma, volvió a sentarse para continuar su tarea.

A preguntas que le dirigió el señor Boyd, nos dijo:

—Soy Marco Segundo, natural de Chepo (una provincia que está como a veinte millas de distancia). Aquí vivo con mi perro y mi gato, —añadió señalando un flaco gozque de cola mocha y un felino de orejas cortadas que yacían a sus pies—, y aquí he vivido veinte años.

—Y por qué, interrogó el señor Boyd, vive usted solo aquí?

—Porque es mejor vivir solo que mal acompañado, repuso el viejo filósofo. Tres veces al año voy a Panamá con mi bejuco, traigo tabaco y otras cositas, y estoy contento.

—Y tiene Ud. vecinos, Marco?

—Dos, dijo, señalando en la dirección de los bohíos deshabitados. Santos y Jesús, los dos muy buenos.

Mientras el señor Boyd conversaba con el viejo ladino salí del rancho y me puse a dibujar su interior. Bien sencillo era. A un lado, un rudimentario trapiche de mano y una o dos bateas; una tarima de madera que le servía de cama; la vieja hamaca; una media docena de calabazas; una o dos canastas, y una olla colocada sobre tres piedras, bajo la cual ardía un rescoldo. Detrás de la hamaca había una cruz de madera de unos cuatro pies de alto, con una que otra traza de dorado. Esta sin duda la había sacado Marco de alguna iglesia en Panamá la nueva. Más arriba de esta cruz colgaba otra más pequeña y basta, hecha por él mismo. Marco, sin duda, era un buen católico.

Cuando tenía casi terminado mi dibujo, que incluía a Marco en su hamaca, observé que el hombre paró su tarea por un momento, hundió sus huesudos dedos en el penacho rizado que lucía sobre la cabeza, y con gran asombro mío sacó de allí una renegrida pipa corta y un palillo con el cual comenzó a limpiar la pipa calmadamente. Terminada esta operación, la llenó con tabaco que sacó de una bolsa que llevaba sobre el hombro y se puso a fumar hasta que yo terminé mi trabajo, después de lo cual sacudió la ceniza y volvió

a meter la pipa y el palillo en su escondite. Qué otros artículos de lujo llevara Marco entre el pelo fue cosa que me inspiró mucha curiosidad pero que no me atreví a preguntarle.

—Tomarían ustedes un poco de guarapo?

—Ciertamente.

Marco salió, machete en mano, y regresó a los pocos instantes con un cargamento de caña. Tras golpearlas un tanto con un mazo comenzó a meterlas en el trapiche. Trabajo duro parecía darle vueltas y el señor Boyd generosamente agarró las cabillas del lado opuesto y las hizo girar con tal vigor que Marco no hacía más que meter la caña entre los rodillos. En diez o quince minutos se sacaron dos cuartos de guarapo y mi amigo se sentó sudando a chorros, en tanto que el filósofo se mantenía impassible. Después de tomar el guarapo, que estaba delicioso, propusimos a Marco que nos acompañara como guía por las ruinas de la ciudad.

—Sí, señores, respondió Marco, en un momento.

Comenzó enseguida a arreglar la casa, como medida preparatoria. Recogió su provisión de plátanos, maíz, un poco de azúcar y uno o dos ñames, puso todo en una vieja canasta, y cubrió ésta con una gran piedra. Entonces, tocándose el ala del viejo sombrero con el aire de un príncipe

—A su disposición, señores, nos dijo; y armado de su machete se puso en marcha, seguido por nosotros.

Guiados por Marco caminamos por un sendero estrecho y tortuoso que se internaba por el monte. Tan espeso era éste, que no pasaba un rayo de sol a través del enmarañado y exuberante follaje. Por fin, después de muchas vueltas, dentro un cuarto de milla más o menos, Marco hizo alto y apuntando hacia un claro nos mostró la silueta, apenas visible y cubierta de vegetación, de una ruina que dijo haber sido una iglesia. Del mismo modo nos condujo a otras de igual especie, para todas las cuales basta la misma descripción. Era ciertamente curioso observar los fantásticos capichos de la naturaleza en los árboles y en las plantas trepadoras que crecían sobre las ruinas. Enormes y retorcidos eran los troncos de las enredaderas, los cuales, con su brillante corteza manchada de gris y negro y pegados a las paredes, eran tan semejantes a grandes serpientes, que nos producían estrechamientos. Había árboles gigantes erguidos como centinelas sobre los más altos muros, con raíces que llegaban hasta el suelo y ramas que asomaban por todas las grietas.

Poco había que impresionara al observador o que sugiriese la prístina magnificencia de la urbe, salvo en dos o tres casos en que hallamos ruinas de considerable magnitud y muy pintorescas, con paredes de treinta y cuarenta pies de altura y hermosos arcos en puertas y ventanas. Sólo esto quedaba para hablarnos de la importancia y grandiosidad del pasado. Con frecuencia encontramos trozos de calles pavimentadas y dos o tres bellos sotos, libres de maleza, que probablemente eran plazas. Un riachuelo de unas diez yardas de anchura que sube y baja con las mareas, pasa por la parte sur de la ciudad. Lo cruzaba un macizo puente de piedra labrada, muy bien conservado, que se llama *Punta de Embarcadero* (29). Se dice que éste era el punto a donde llegaban a cargar y descargar las embarcaciones que traían por mar víveres para el mercado.

Al llegar a este pasaje Marco se volvió hacia nosotros y con amplio ademán de los brazos exclamó:

—Señores, ustedes lo han visto todo.

Cansados y hambrientos, nos sentimos satisfechos de que fuera así y al cabo de media hora nos hallábamos de nuevo bebiendo guarapo en el rancho de Segundo. Un regreso caluroso e incómodo, un delicioso baño en casa, una suculenta comida, media hora de empaque, y la espléndida puesta de sol de aquel memorable día, precedieron al momento de hallarme a bordo del vapor de hélice *Columbus*, rumbo a San José de Guatemala.

(1) La cintura de fortificaciones que rodeaba la ciudad de Panamá tenía siete aberturas: dos principales llamadas *Puerta de Tierra* y la *Puerta de la Mar*. De la primera se da una descripción en la Nota 18. La segunda estaba situada frente al edificio que fue antiguamente la *Casa de Aduanas*, llamado más tarde *El Taller* y que es hoy palacio presidencial. Esta puerta daba salida al mar por el desembarcadero llamado de *La Marina*. Los muros occidentales del actual edificio conocido con este nombre descansan sobre el arco de la *Puerta de la Mar*.

Los cinco postigos eran: el de *San Juan de Dios*, en el costado Norte del recinto fortificado; los de *San Francisco* y de *Las Monjas*, en las murallas del Este; los de *Santo Domingo* y *San Joseph*, en las murallas meridionales, el primero al extremo sur de la Calle 3ª y el segundo al final de la Calle 9ª, cerca de la Iglesia de San José.

(2) La fecha es errnea. El gran incendio de Panamá acaeció en 1737.

(3) Hay también error en esta fecha. El tercer gran incendio de Panamá ocurrió en 1781.

(4) La estación y los almacenes del ferrocarril se encuentran entonces en las inmediaciones del llamado "muelle inglés", más o menos en el sitio que ocupa la *Corvecería Nacional*. El muelle del ferrocarril se proyectaba sobre el mar a continuación de la estación.

(5) Se refiere el narrador sin duda a los palmares que existían en la playa adyacente al actual barrio de *El Marañón*, llamada antiguamente *Playa de los Cocales*.

(6) El autor escribió este párrafo bajo la impresión de informes apasionados e inverídicos. En la cuestión llamada "de

la tajada de sandía" el provocador fue uno de los muchos aventureros que pasaban por el Istmo en los años de "la California", gente en su mayor parte violenta y pendenciera. El ultraje soez de ese aventurero a un humilde vendedor de frutas fue el origen de la reyerta que se generalizó después; en la cual las autoridades panameñas cumplieron heroicamente con su deber. Así lo prueba el hecho de haber sido atravesado el sombrero del vocegobernador Don Pedro de Obarrio por una bala disparada por los norteamericanos fortificados en la estación del ferrocarril, en momentos en que se esforzaba por restablecer el orden.

El arrabal de La Ciénaga, quedaba comprendido aproximadamente en el área que encierran, de Norte a Sur, la Avenida Norte y la Avenida B, y de Este a Oeste, las calles 13 y 15 Este. Aquel viejo arrabal tomó su nombre de la ciénaga que allí existía y que aparece claramente indicada en el plano de 1688, al Oeste de la cuesta de Salsipuedes.

(7) Lo que Orán llamaba Puerta al Noroeste era el Postigo de San Juan de Dios, situado en el ángulo noroeste del antiguo recinto fortificado. Este postigo está abierto en la parte de las murallas sobre la cual descansan actuales edificaciones que van desde el costado oriental de la Calle 11 Este, a lo largo de la Avenida Norte, hasta la Plazuela 2 de Enero.

(8) El antiguo foso quedaba al pie de las murallas sobre las cuales están construídas algunas de las actuales casas ubicadas en el costado oriental de la Calle 11 Este y en la Avenida Norte. La calle por donde entró Orán a la ciudad era la llamada antiguamente de la Merced y del Postigo, hoy Calle 9ª.

(9) El hotel llamado *Aspinwall House* se encontraba en la Avenida Central (antes llamada en este trecho Calle de La Merced) entre las calles 8ª y 9ª, en el sitio que ocupó la ferretería fundada por don Emanuel Lyons en 1868.

El antiguo edificio que describe Orán se quemó en uno de los muchos incendios de Panamá.

(10) Llamó sin duda la atención del narrador la manera de replicar de los campaneros panameños, ciertamente distinta de la de los países nórdicos, donde lo usual es tañer las campanas desde el suelo, por medio de largas cuerdas atadas a los badajos o a la parte superior de las campanas. En Panamá se tocan las campanas al pie de ellas, por la parte interior, con el badajo, por la exterior con algún cuerpo duro—piedra o hierro—que sirva para la percusión. Esto fue lo que indujo a Orán a pensar que las campanas de Panamá no tenían badajo, cosa que él no podía determinar con precisión desde la distancia a que las miraba.

(11) Hasta el nacimiento de la República las calles de Panamá estaban empedradas a la antigua usanza española, es decir, con guijarros o cantos rodados que se traían de los ríos cercanos y se empotraban en el suelo para formar una superficie dura y libre de lodo. Esta clase de empedrado se ve todavía en muchas poblaciones de la América española y de la vieja Metrópoli, como también en los patios moriscos y las calzadas romanas que nos hablan de más remotas civilizaciones.

El empedrado de las calles panameñas perduró hasta el año de 1905, cuando fue, reemplazado por los modernos pavimentos de ladrillo vitrificado y de hormigón.

(12) Está mal transcrito el nombre del célebre obispo. Su verdadero nombre era Francisco de Luna Victoria y Castro (1695-1777). Véase la biografía de este Obispo en "El fundador de nuestra primera Universidad", escrita por Juan Antonio Susto, publicada en "Epocas", N° 6, Enero de 1947, página 5.

(13) Según indicios, la imprenta del *Star & Herald* se encontraba en el extremo norte del lado Este de la Plaza en los bajos del Consulado de los Estados Unidos. Allí mismo se estableció después la casa comercial del cónsul Corwine y la residencia de la familia Boyd.

(14) Contradiciendo el vaticinio de Orán, el Convento de las Monjas, convertido en cuartel militar en la década de 1860 a 1870, se mantuvo en pie hasta el año de 1905, cuando el Gobierno de la República lo demolió, junto con el viejo Teatro Sarah Bernhardt, para edificar el actual Palacio de Gobierno.

En el cuartel de Las Monjas se alojaron las fuerzas militares organizadas bajo el mando del General Domingo Díaz al producirse el movimiento del 3 de Noviembre de 1903.

(15 La actual Calle 3ª.

(16) Según el plano de Tiedemann, que tiene fecha de 1850, la calle que Orán llama "de Geraldo" era la Calle de Girardot, que con la denominación de Carrera, que se le dió en 1876, conservó el mismo nombre hasta el año de 1906, en que según la actual nomenclatura vino a llamarse Calle 8ª. El narrador bajó por esa calle hasta la Avenida A (antigua Calle de San José) donde se hallaban las ruinas del Colegio de los Jesuitas, reedificadas hoy en su mayor parte para viviendas por su actual propietario. Las ruinas fueron compradas por el señor don Gabriel de Obarrio en Enero de 1865, cuando la administración del General Tomás C. de Mosquera llevó a efecto la desamortización de ciertos bienes de la Iglesia granadina.

(17) Según el plano de 1688, la calle de San Francisco era la actual Calle 3ª.

(18) Alude aquí el narrador a la Puerta de Tierra, inmortalizada por el pincel del normando William Leblanc y demolida en 1857. La Puerta de Tierra se encontraba en el lado Oeste de la ciudad enmurallada, a corta distancia del baluarte de la *Mano de Tigre*, llamado también de Jesús, entre el actual edificio del National City Bank y la que fue por muchos años residencia de don Ramón Arias Ferand, frente al templo de La Merced. El derribo de la Puerta de Tierra permitió la prolongación de la antigua calle llamada El Revellín hacia el arrabal de Santa Ana y La Calzada, para completar más tarde la que es hoy Avenida Central.

(19) Hasta la época de la independencia se solía llamar La Calzada a lo que es hoy Avenida Central, desde la plaza de Santa Ana hasta el viejo puente del ferrocarril, que se levantaba en el sitio en que se halla el actual paso a nivel. Más allá del puente quedaban los caseríos de Calidonia, Guachapán y San Miguel.

(20) La descripción que hace Orán del Cerro de los Bucaneros y las distancias que da, indican que en 1839 se conocía con ese nombre la colina que forma el barrio de La Cresta, única eminencia desde la cual puede disfrutarse la espléndida vista de la ciudad y sus alrededores que él describe con tanta elocuencia y entusiasmo.

(21) Según se expresa en la nota 7, lo que Orán llamó "puerta del noroeste" era el Postigo de San Juan de Dios, por donde se salía al desembarcadero llamado Puerto de los Manzanos en el plano de 1688, conocido más tarde por los nombres de Playa Prieta y Playa del Mercado...

(22) La pendiente que menciona Orán es la llamada antiguamente Bajada del Postigo, que lleva de la altura próxima a la intersección de las viejas calles de La Merced (hoy Calle 9ª) y de San Juan de Dios (Avenida B), a la Playa del Mercado. No había en la época del relato ni rampa, ni escaleras, ni plazuela, pues la edificación seguía la línea de la calle de La Merced, llamada después de 1850 Calle del Postigo. Por esta misma calle entró Orán a la ciudad según la nota 8.

(23) El peñascal llamado Peña Prieta.

(24) Se refiere aquí Orán al promontorio rocoso que forma el ángulo sudeste de la vieja ciudad, donde se levantaban las Casas Reales.

(25) Esta ensenada cenagosa y poco profunda es la que queda al Este de la ciudad, cerrada por el promontorio de las Casas Reales al Sur y la Punta de Judas al Norte.

(26) Alude el viajero al Puente del Rey, tendido sobre el río del Gallinero, llamado hoy Río Abajo.

(27) Nuestro viajero creyó que la torre era una atalaya (watchtower) y no campanario de la Iglesia Mayor o Catedral, como efectivamente lo era. El nombre de San Jerónimo no aparece en la narración de Juan B. Sosa. El templo, según dicho historiador, "fue dedicado a Nuestra Señora de la Antigua o la Asunción".

(28) El edificio a que se refiere el viajero era la Catedral, cuyas naves quedan precisamente al norte de la torre.

(29) Orán sin duda hace referencia en este pasaje al Puente del Matadero, situado sobre el estero del Algarrobo, que era el que servía al vecindario para la comunicación con el matadero y a los hacendados panameños para ir a sus hatos. La similitud fonética, entre Puente del Matadero y Punta de Embarcadero fue sin duda causa del error.

CUANTO UD. GASTE EN LA LOTERIA NACIONAL DE BENEFICENCIA ES DINERO QUE VA DIRECTAMENTE A PROTEGER LAS GENERACIONES DESGASTADAS POR LOS AÑOS DE ARDUOS TRABAJOS Y NECESITAN ATENCION MEDICA O ASILO GENEROSO DEL ESTADO.

Portobelo y Chagres y la Travesía del Istmo en la Epoca Colonial

Por MANUEL MOREYRA Y PAZ-SOLDAN

La ruta oceánica entre España y las costas del Perú, establecida por el régimen de galeones y que impera hasta la mitad del siglo XVIII, tuvo una interrupción: la del istmo de Panamá. La navegación atlántica finalizaba en "Portobelo" y su continuación marítima, la hacía en el Pacífico la armada del "Mar del Sur". La travesía ístmica era el asiento de vanguardia para el comercio limeño y la aproximación y trato fundamental entre la importación europea y el retorno americano.

En el presente artículo voy a reseñar este paso terrestre, divisorio y aislante de ambos mares y a Portobelo, punto hacia donde convergían y se volcaban los efectos manufacturados en el viejo continente, succionando así la plata americana; el nombre de Portobelo recuerda, tanto a la bahía, arribada final de un viaje siempre azaroso, como al descargo y feria de sus productos y por último, a la aduana centralizadora, nudo y enjambre de un monopolio que perdura siglos.

PORTOBELO

Este célebre puerto, fué descubierto por Colón en su cuarto viaje a Indias en 1502, cuando rastreaba la costa oriental de Centro América partiendo de la isla de Guanaja. Adquirió su nombre por sus notables y hermosas condiciones como bahía, aunque de clima insalubre, como nos lo describe el Cronista Mayor, Antonio de Herrera: "cerrado de vapores, húmedo y caluroso y a esta causa, muy enfermo desde mayo hasta noviembre".

La ciudad fué fundada por Francisco Valverde y Mercado el 20 de marzo de 1597, atrayendo principalmente a todos los vecinos de "Nombre de Dios", la que había sido destruída por los ingleses; pero antes de esta regular fundación; en ella se refugiaron los residentes de la citada villa y embarcadero, cuando se halló atacada y quemada por el afamado pirata Drake, en 1584.

La vida de Portobelo conquista gran importancia desde su erección en 1597 y la conserva hasta 1794, en que gradualmente va perdiendo su auge, de centro de flotas y mer-

caderes y punto obligado de contrataciones. Hoy es tan solo lugar de recuerdo y pequeño villorio y se halla situado a 38 kilómetros y al noroeste de la actual e importante ciudad de Colón y de sus anexos muelles de Balboa.

Portobelo por su pésimo clima, no tuvo gran población estable, se animaba extraordinariamente en época de arribada de galeones y la feria que le sucedía. La edificación se asentaba principalmente a lo largo de una calle que se acomodaba al ritmo de la costa y unas trasversales, que de la playa subían a la falda de la montaña. Estaba rodeada de cerros y los montes vecinos de muy cerrada vegetación tropical se hallaban tan cerca, que las aimañas y de preferencia los jaguares que allí moraban solían a veces incursionar en la ciudad.

Durante la navegación colonial, Portobelo fué el término americano de la travesía atlántica de las "Armadas de la Carrera de Indias" y lugar y emplazamiento de su celeberrima feria. Permanentemente residían pocos blancos y la mayoría de ellos formaban el núcleo del oficialismo peninsular. El gobernador de la plaza, los oficiales reales, el personal de la guarnición de los castillos y fortines, los alcaldes ordinario y mayor y el escribano de registros. La vida del lugar la daba, el comercio de tránsito y el desembarco de los efectos europeos, cuya venta y concierto constituía la popular feria; pero alejados los galeones y finalizada ésta, venía el "tiempo muerto".

Cuando el comercio bullía por el descargo de la bodega de urcas y pataches y la contratación de los productos que le seguía y cifraba millones, la agitación era enorme. El cargamento importado, se alojaba en un gran barracón y tiendas de campaña cubiertas de lona, todos pegados a la Contaduría. Efectuados los ajustes y los pagos entre los factores de Sevilla y los diputados del comercio de Lima, Quito, Chile y Centro América; comenzaban a desfilar las recuas de mulas, que habían venido cargadas de barras de plata y

que ahora retornaban, con los fardos comprados, camino a Panamá.

El proceso de la feria alcanzaba alrededor de cuarenta días y en ellos los precios de alojamiento y alimentación subían extraordinariamente, logrando pingües negocios, fondistas, taberneros y hasta los tahures. El bullicio de gentes, el hacinamiento de mercaderías, el acopio y trastrueque de los fardelajes y cajones, el acomodo de lo comprado y la abundancia de acémilas y pequeños navíos, falúas y barcazas, daban a Portobelo y a su feria, una vida y una algazara atronadora; mas, pasada esta época, entraba el puerto en la quietud de playa semisolitaria, sin movimiento y en espera tan solo, de nueva arribada de galeones o temidas embestidas de filibusteros y corsarios.

Como punto enormemente codiciado por la piratería atlántica, fué siempre celosamente defendido por los españoles. La entrada a la rada la custodiaba al norte, el castillo de San Felipe y en la parte sur, se levantaba otra gran fortaleza nominada: "Santiago de la Gloria", ambas diseñadas por el notable ingeniero Juan Bautista Antonelli, cumpliendo órdenes de Felipe II. Al fondo y en el mismo puerto se construyeron dos nuevos fuertes: el "San Cristóbal" y el "San Gerónimo", este último en 1660, cuyos muros y troneras guardados de cañones aun subsisten.

Viajando al Perú y en su estada en Portobelo, el Virrey Duque de la Palata, ordenó reforzar las fortalezas, mas estas obras de ampliación se suspendieron, por juzgarse la ciudad bien defendida con sus cuatro bastiones; mas luego estimándose aun tales fortificaciones algo débiles, se levantaron dos nuevos baluartes llamados: "Triana" y "San Fernando".

En la vecina y pequeña ensenada de Caldera, carenaban las embarcaciones y en la extremidad oriental del camino que conduce a Panamá, había un cuartel llamado "Gumea", (*), en el que levantaron en aquella época sus habitaciones los negros de ambos sexos, tanto esclavos como libres.

Entre los ataques sufridos por Portobelo se recuerdan: el del pirata William Parquer en 1602; el del famoso Morgan en 1668 en la época del Conde de Lemos, el de Bartolomé Sharp en 1680, el de una escuadra británica compuesta de dos navíos de guerra y tres balandras en 1702 y el importante asalto del almirante inglés Eduardo Vernon, que en 1739 se apoderó de la ciudad por capitulación

(*) Debe ser "Guinea".

y destruyó las fortalezas, siendo gobernador Juan de la Vega Retes.

La acción del almirante Vernon, fué motivada por la guerra con Inglaterra que se inicia en 23 de octubre de 1739 y tuvo por motivos las dificultades surgidas con España por el comercio con América, los privilegios de la Compañía del Sur y el derecho de visitas, emanado del tratado de Utrech.

Como relata Maurois en su "Historia de Inglaterra"; a la sombra del tratado que diera a esta nación el derecho de importar esclavos a las colonias españolas y de enviar a ellas un barco anual, organizóse todo un sistema de contrabando. El barco único era seguido de una flotilla que, tras cada escala, so pretexto de aprovisionarse, se colmaba de nuevas mercaderías. Los guardacostas españoles, furiosos por tales desmanes, se vieron obligados a registrar todos los veleros ingleses y de allí surgió la disputa de los gobiernos.

El gran ministro de Jorge II, Sir Robert Walpole, se mostró opuesto siguiendo su política pacifista, a solventar las dificultades con España por medio de las armas y de igual sentir era el embajador de Inglaterra en Madrid Mr. Keene; pero la oposición del Parlamento inglés actuaba en contra de esta política y no cesaban los ataques contra Walpole. Este, había celebrado la convención del "Pardo" liquidando dificultades, mas este trato fracasó y denunciado por un joven parlamentario William Pitt como deshonesto, la guerra se hizo inevitable.

Una escuadra inglesa al mando del almirante Haddock se situó en Gibraltar y de ahí comenzaron las represalias por ambas partes. Inglaterra reunió una gran armada destinada a operar contra España en las Antillas. El mando de la expedición fué conferido a Vernon, quien se apoderó de Portobelo el 22 de noviembre de 1739, aprovechando del descuido en que se hallaba la ciudadela que lo defendía.

Animados por tan fácil éxito, el gabinete inglés, reforzó al almirante Vernon con una nueva y formidable expedición, de veintinueve barcos y nueve mil hombres, notable esfuerzo militar para la época. Con tan cuantioso envío, pensó Inglaterra obtener a breve plazo ventajas decisivas sobre España y al mismo tiempo, coadyuvando tal finalidad, el Comodoro Jorge Anson, salió con otra escuadrilla para atacar las costas del Perú y Chile, con lo que se imaginaron aislar a la metrópoli del

Nuevo Mundo y así reducirla como escribe el historiador Modesto La Fuente "a términos pacíficos y humildes, privándola de los tesoros de América".

El ataque a Portobelo no tuvo acción decisiva, de allí que Vernon se orientase hacia Cartagena de Indias, la que recibió por primera vez su embestida en 1740, utilizando en esta acción siete navíos armados y barcos auxiliares. Este embate se circunscribió tan solo a bombardearla.

Al año siguiente y desde su refugio en Jamaica, vino decidido a tomar la plaza. Con cincuenta y un buques de guerra y ciento treinta transportes inicia la feroz acometida; los de guerra lo formaban: 8 navíos de tres puentes, 28 de línea, 12 fragatas y paquebotes de veinte a cincuenta cañones, dos bombardas y algunos brulotes. Acompañaban a los marinos 28 mil soldados. Cartagena defendida por sus fortificaciones, seis fragatas y tres mil soldados, resiste el golpe. Al frente de la plaza se hallaba el primer Virrey de Nueva Granada en su segunda fundación, Don Don Sebastián de Eslava; su gobernador, Melchor de Navarrete y el famoso General de Galeones, el bravo marino vascongado: Blas de Lezo.

La escuadra inglesa se avistó el 13 de marzo de 1741. La batalla fué larga y feroz. La resistencia del castillo de Bocachica, se hizo heroicamente. El 20 de abril, el invasor forzaba con ímpetu el baluarte de San Felipe de Barajas y hasta el veinticinco los seguidos esfuerzos de Vernon no tuvieron resultado. El 28 comenzó la retirada y por último el 20 de mayo, cubriendo su retaguardia el almirante inglés, enfiló proa hacia Jamaica, con una pérdida de dieciocho mil hombres, debido tanto a las balas, como a los estragos de la disentería y del escorbuto.

Después de esa dura lección que recibió Vernon en el sitio de Cartagena de Indias, llenándose de gloria la plaza granadina, pensó el almirante rescatarse de sus reveses, actuando sobre la isla de Cuba. Organizó esta nueva expedición con gran empeño, sacando refuerzos negros de Jamaica, pero esta jornada también termina con otra derrota, y así Vernon retorna a Inglaterra con su escuadra muy maltrecha. Perdió la nación atacante en esta campaña (1739-41) cuatrocientos siete embarcaciones y este completo fiasco de la empresa, tuvo gran resonancia europea y generó en Londres, amarga irritación.

Después de haber descrito la expedición británica de Vernon, se recuerda como uno de

los últimos ataques a Portobelo, el del capitán inglés Guillermo Kinghills, quien no llegó a desembarcar, pero disparó sobre el puerto y fortificaciones quinientos cañonazos, a causa de habersele negado la restitución de una presa. Los castillos destruidos por Vernon, los reedificó en 1751, el Teniente general Ignacio de Sala, gobernador de Cartagena y notable ingeniero militar.

Portobelo, que perdió totalmente su importancia en el siglo XIX, estaba situado a la mitad del camino entre "Nombre de Dios" y el actual Colón. Esta ciudad nace tan solo en 1850 y se funda con ocasión y como término del ferrocarril interoceánico, obra que se emprende para vitalizar y atraer hacia el istmo la carga europea, que casi toda se había desplazado hacia el estrecho de Magallanes. Su construcción que se inició en la citada fecha, queda totalmente terminada y se estrena en enero de 1855.

EL CAMINO COMERCIAL

La distancia menor que el istmo separaba a los dos océanos, era de cuarenta millas de ancho. Faja bajo topografía de montaña, obstaculizada por vegetación tropical, con superficies pantanosas y clima altamente mortífero. Si el ambiente era hostil y cubierto de dificultades, de otro lado, era la mejor solución geográfica para resolver la conexión interoceánica, la que constituyó para la Corona y de inmediato, objeto de primordial interés.

Ya desde 1514, se habla de un intento para unir el Darién, con el folfo de San Miguel recientemente descubierto por Balboa. En 1526, en las instrucciones dictadas al nuevo gobernador Pedro de los Ríos, se menciona el necesario paso entre Panamá con un punto de la costa del Norte, en la parte más a propósito, correspondiente y cercana a esta ciudad. La disposición aludida llevaba por finalidad, facilitar el comercio con las Molucas, tráfico este, de grandes esperanzas, pero que no pasó de quimera imaginativa. Es tan solo cuando se lleva a efecto el descubrimiento del Perú y sus minas y sobretudo las de Potosí halladas en 1545, cuando el camino del Istmo adquiere sentido vital.

Las soluciones estabilizadas en los siglos coloniales fueron dos; existió así una doble vía de comunicación. Ambas partían de la ciudad de Panamá hacia el Atlántico y divergían desde el origen. La una, era mixta, formada de carretera, parte de río y cabotaje marítimo; la otra era totalmente terrestre. La mixta y hacia la izquierda, se orientaba a Cruces

y en ángulo agudo y hacia la derecha, corría la terrestre.

La primera, en gran parte fluvial, usaba del mar desde Portobelo hasta la desembocadura del río Chagres y de este curso, utilizaba su cuenca navegable hasta el embarcadero ubicado en sus orillas y en la localidad de Cruces. Desde este punto a Panamá, el enlace se hacía por medio de un camino de ocho leguas. En los iniciales tiempos, se estimó a la ruta fluvial como menos mala que la terrestre, pero hacia 1560 apareciendo los primeros corsarios, quedó ella convertida en más peligrosa y vulnerable. Para su defensa, el ingeniero militar Juan Bautista Antonelli en 1588, proyecta y hace construir en la boca del río, el fuerte San Lorenzo. La utilización del Chagres como ruta, comienza poco después de las exploraciones que sobre esta región realizara Hernando de la Serna en 1527. En la época del gobernador Francisco de Barrionuevo en 1534, se ordena la construcción de un almacén en el punto de su desembocadura en el Atlántico.

El camino que conducía a Cruces, traspuerto el puente de Paita, subía por el cerro de Tavernilla de seiscientos pies de altura y después de haberse internado en el istmo ocho leguas adentro, por senderos de mediana facilidad, tanto que podían traficarse de noche ahorrándose así el sofocante calor, finalizaba

en el citado embarcadero, del cual al presente no se halla rastro, por estar sumergido más allá de los bordes del lago artificial de Gatún.

Por el aprovechamiento del Chagres, el poblado de Cruces conocido también con el nombre de Venta-Cruz, logra gran desarrollo. Era tan solo un caserío compuesto de medio centenar de viviendas, una iglesia y varias tiendas bien provistas. Todos estos edificios se levantaban en madera, al igual que los amplios almacenes oficiales, los que corrían a cargo de un alcaide designado por la Audiencia. Las primitivas barracas para depósito de mercaderías, edificadas en 1536, fueron reducidas a cenizas en la incursión del pirata Drake, tierras adentro del Istmo hacia 1572.

El viaje en barcas entre Cruces y Portobelo, no era fácil en el trecho del río, en razón de los escollos pequeños y de la gran loja en la desembocadura, y además, por los rápidos, los repentinos cambios de corriente y choques contra troncos deslizantes. Duraba su curso, hecho en Bongos y Chatas, que remaban esclavos negros y mulatos, de una a dos semanas, de acuerdo con la dirección ya de bajada o en el sentido de aguas arriba. Esta ruta era la preferida en invierno, período de lluvias torrenciales, cuyos desbordes e inundaciones hacían impracticables las calzadas. Por tal motivo, en esta época era el paso es-

BANCO NACIONAL DE PANAMA

FUNDADO EN 1904

**DEPOSITARIO OFICIAL DE LA REPUBLICA
OPERACIONES BANCARIAS EN GENERAL**

Para el mejor servicio en el país cuenta con Agencias en:

AGUADULCE

DAVID

ALMIRANTE

LAS TABLAS

BOCAS DEL TORO

OCU

COLON

PENONOME

CONCEPCION

SANTIAGO

CHITRE

PTO. ARMUELLES

DIRECCION: Avenida Central 107

Telegráfica Banconal

Teléfonos: 221, 222, 223, 224 y 2244

cogido; aunque algo más largo que el terrestre, resultaba menos costoso y sin tantas molestias. Así, en la feria del año 1731, el precio ajustado por el Comisario de Lima con los arrieros fue de 36 pesos 4 reales para la carga conducida en acémilas y para la llevada por la vía fluvial de 18 pesos.

Humboldt, cuando visita Panamá, manifiesta en su "Ensafo Político sobre el Reino de Nueva España" que el río Chagres, apesar de sus tortuosidades y rapidez en algunos pasajes, presenta gran facilidad para el comercio. Su ancho en la desembocadura era de ciento veinte toesas y de veinte cerca de Cruces. Se subía desde su boca a Cruces, en cuatro o cinco días, pero si las aguas estaban muy altas, era menester luchar contra la corriente en diez o doce. La rapidez de ella, era por lo común de uno a dos metros por segundo. No obstante sus recovecos, ellos ofrecían ventaja de una contracorriente, que se formaba por varios remolinos hacia la orilla y a favor de los cuales subían las barquichuelas, llamadas Bongos y Chatas, ya a remos, ya ayudados de una percha, ya atoados, es decir bajo remolque.

El camino, totalmente por tierra, tenía un desarrollo entre Panamá y Portobelo de dieciocho leguas. Se le utilizaba casi únicamente en el verano, es decir en la estación seca. Fue siempre vehículo malo, aunque de vez en cuando se hacían esfuerzos para mejorarlo. Todos los recuerdos de viajeros y cronistas lo describen como deplorable. El Virrey Toledo cuando lo atraviesa en 1569, lo halla áspero e inseguro y deseoso de que progresara, impone un gravamen a la exportación, origen de la avería del camino. Es tan sólo en el siglo XVII, cuando la trocha se convierte en calzada permanente y pavimentada con piedra redonda.

Sobre este impuesto, en 29 de agosto de 1684, recae cédula de S. M. en razón de haberse quejado el comercio de Lima arguyendo, de que con el donativo que hizo de cien mil pesos y de las condiciones de asiento o contrato de la Avería del Mar del Sur, que administraba el Consulado, no debían los comerciantes del Perú, satisfacer la carga de la avería del piso que se exigía en Panamá. Al Virrey Duque de la Palata se pedía en esta cédula, informe sobre el origen de la gabela, a que estaba aplicado su producto, lo que rendía en cada armada, quien lo percibía y su dictamen sobre el reclamo, a fin de poder tomar resolución,

El itinerario, diríamos el replanteo de esta

ruta trascontinental, nos es ahora conocida por original reconstrucción de sus contornos. Estos han sido dibujados por el profesor americano, Roland Dennis Hussey en su estudio: "Spanish Colonial Trail in Panama". Si guiéndolos se deduce, que la trocha abierta, tomaba rumbo norte entre curvas y recodos, según las modulaciones que iba ofreciendo la comarca. Ascendía por el valle de Argarrobá hasta la intercepción de los ríos Chagres y Pequení, en superficie ondulada y abierta. El punto de la vertiente divisoria de los Andes, lo alcanzaba esta vía a una altitud de seiscientos metros, bordeando crestas por espacio de una milla y luego descendía suavemente, hasta tomar las cabeceras del Chilibrillo. En esta sección, el suelo se tornaba pantanoso en tiempos de lluvia.

Más adelante, cortaba al pueblo de indios de San Juan y el punto Boquerón, abrupto, lleno de cañadas, acuchilladas riberas y pasos angostos. Luego venían las lomas de la Capirilla con sitios difíciles. Terminado de vadear el río Mauro, la ruta mejoraba, aunque ascendiendo por irregulares montículos. Allí estaban ubicados las alturas denominadas Capira o Santa Clara. Desde ellas se divisaba el valle del Cascajal, de fácil acceso hasta Portobelo, a cuyo lugar le antecedía la barriada de Gumea, (*) cuartel y morada de esclavos. Dominando este paisaje cerrado y boscoso, emergía de la tupida fronda, el cerro Brujo con tres mil pies de altura.

El camino en general estrecho, se transitaba a lomo de mula y en larga sucesión de recuas. Su cruce era posible en cuatro días y tan solo a plena luz, por estar lleno de peligros. Se fraccionaban las jornadas de acuerdo con los tambos o posadas alcanzables, en donde los viajeros se guarecían de la noche. De estos albergues o merenderos, se recuerdan los nombres de: el Caño, la Junta, la Capira y la Venta.

Las dos rutas descritas, fueron pues forzosamente encrucijada de viajeros y mercaderías durante los siglos en que, el régimen de Flotas y Galeones, constituyó el único enlace entre la costa occidental del Pacífico y la navegación atlántica de la Carrera de Indias. En este cerrado derrotero, como lo describe Castro y Bravo en la "Naos Españolas" (p. 60). "Los navíos que dirigían su rumbo a Tierra firme emprendían su navegación antes de entrar el invierno, en agosto y septiembre, para poder llegar a Portobelo, de noviembre en adelante, pues cuando comenzaban los nortes de la tierra era enfermiza".

(*) Debe ser "Guinea".

THE STAR & HERALD Co.

(LA ESTRELLA DE PANAMA)



LITOGRAFIA

FOTOGRAFADO

RELIEVE

ENCUADERNACION

PAPELERIA

▬▬▬ EL MEJOR EQUIPO ▬▬▬

Y EL MAS MODERNO DE HISPANO-AMERICA

PANAMA, R. de P.

Teléfono 696

Apartado 159

Número 8

Calle Demetrio H. Brid

Número 8

CAJA DE SEGURO SOCIAL

SUBSIDIOS DE MATERNIDAD:

Según lo dispuesto en la nueva Ley, la Caja de Seguro Social concederá a las aseguradas en estado de gravidez, además de todos los beneficios por enfermedad y maternidad, un subsidio en dinero.



EN QUE CONSISTE EL SUBSIDIO DE MATERNIDAD:

El subsidio de maternidad consiste en un auxilio en dinero que la Caja pagará a la interesada, equivalente aproximadamente a UNA VEZ Y MEDIA del promedio de sueldo ganado por la asegurada durante los SEIS meses anteriores a la fecha de la solicitud del auxilio.—Ej.: si la asegurada ha devengado durante los seis meses anteriores un promedio de sueldo de B/.80.00 recibirá un total aproximado de B/.120.00.



PARA OBTENER EL SUBSIDIO DE MATERNIDAD:

La asegurada deberá presentar un certificado médico al completar el SEPTIMO mes de embarazo. Si es maestra deberá comprobar además la fecha de su separación del empleo para mantenerle su derecho a los beneficios.



COMO SE PAGA EL SUBSIDIO DE MATERNIDAD:

El subsidio de maternidad se paga en dos partidas, la mitad seis semanas antes de la posible fecha del parto, o sea alrededor del séptimo mes, y la otra mitad una vez producido el alumbramiento.



CUANDO EL ALUMBRAMIENTO SE PRODUCE AL SEPTIMO MES:

La Caja de Seguro Social entregará inmediatamente a la interesada el total del auxilio a que tenga derecho una vez comprobado el caso por el médico que la hubiera asistido.