



Revista Cultural

Lotería

Nº 440 Enero / Febrero de 2002



***Junta Directiva de la
Lotería Nacional de Beneficencia***

Viceministerio de Economía y Finanzas

LIC. EDUARDO A. QUIRÓS B.
Presidente

Representante del Ministerio de Gobierno y Justicia

LIC. ALEJANDRO PÉREZ

Subcontralor General de la República

DR. ENRIQUE LAU CORTÉS

Representante de los Compradores de Billetes

ING. RAÚL ÁVILA ESCALA

Representante de los Compradores de Billetes

SR. LUIS C. DEL RÍO P.

Representante del Sindicato de Billeteros

SR. MARCOS ANDERSON

POR LA ADMINISTRACIÓN:

Directora

PROF. MARÍA R. DE GARCÍA

Secretario

LIC. ERWIN R. MOLINO

Revista Cultural

Lotería

Nº440

Enero - Febrero de 2002

PROF. MARÍA RAMÍREZ DE GARCÍA

Directora General

LIC. ROQUE BOLÍVAR FRANCO

Subdirector General

LIC. DIMITRIS AGUILAR ANGELKOS

Director de Desarrollo Social y Cultural

JORGE CONTE-PORRAS

EDITOR

CONSEJO EDITORIAL

LIC. JOSÉ DE JESÚS CRESPO

LICDA. MARITZA ILEANA GÓLCHER

PROF. ROMMEL ESCARREOLA

ARQ. SEBASTIÁN SUCRE

**PUBLICACIÓN DE LA DIRECCIÓN DE DESARROLLO
SOCIAL Y CULTURAL**

ISSN 0024.662X

Para suscripciones y consultas sobre la **REVISTA LOTERÍA**

Comunicarse con el Departamento Cultural.

Telefax.: 227-1316 – rescarreola@loterianacional.com.pa

ÍNDICE

REVISTA CULTURAL LOTERÍA No. 440

ENERO - FEBRERO 2003

I. Palabras de Presentación	
Colón en el Sesquicentenario de su fundación	5
Por la PROF. MARÍA DE JESÚS RAMÍREZ DE GARCÍA , Directora General de la Lotería Nacional de Beneficencia de Panamá	
II. Problemas Nacionales	
DR. ABDIEL VELARDE, M.D. <i>El Hospital Santo Tomás en el siglo XXI (19)</i>	7
III. La ciudad de Colón en el Centenario de su fundación	
HORACIO GRIMALDO <i>Fuerte de San Lorenzo</i>	20
HÉCTOR CONTE BERMÚDEZ <i>La fundación de la ciudad de Colón</i>	23
MAX SALABARRÍA PATIÑO <i>Aspinwall, seudonombre de la ciudad de Colón</i>	32
RUBÉN DARÍO CARLES OBERTO <i>La ciudad de Colón en el siglo XIX</i>	36
ERNESTO J. CASTILERO <i>La Isla que se convirtió en Ciudad</i>	42
MELITÓN MARTÍNEZ <i>¿Quién incendió a Colón en 1885?</i>	55
SEBASTIÁN AGUILAR <i>La Isla que se transformó en Ciudad, y que ya no es una isla</i>	57
IV. Algunos aspectos históricos de la ciudad de Colón	
1. <i>En el Sesquicentenario de su fundación</i>	61
2. <i>Día de Colón (A propósito del Movimiento Separatista de noviembre de 1903)</i>	63
3. <i>Remembranzas (Apuntes históricos de la ciudad de Colón)</i>	66
4. <i>Escudo del distrito de Colón, la bandera de Colón</i>	68
<i>Himno a Colón (Letra de Roberto Mariano Bula, Música de Simón Manuel Urriola)</i>	70
<i>Canto a Colón de Bárbara Michel</i>	71
<i>Síntesis geográfica de la provincia de Colón</i>	73
<i>La Casa del pueblo colonense</i>	74
5. <i>Consideraciones ambientales e históricas de la isla Margarita provincia de Colón, República de Panamá</i>	75
<i>(Gloria Batista y Dayra Jaramillo)</i>	
V. Iconografía de la ciudad de Colón	78

Colón en el Sesquicentenario de su fundación

Tradicionalmente Colón ha sido calificada como una ciudad gemela de Panamá, tal vez por su ubicación –frente a frente– a los más grandes océanos de la Tierra, y porque ambas cumplen el papel de puertos terminales que abren las puertas de nuestra tierra a todos los senderos del Universo.

Colón surgió como el inevitable puente de comunicación transísmica, y como heredera de lo que fuese originalmente Nombre de Dios y Portobelo. La construcción del ferrocarril transísmico a mediados del siglo XIX confirmó este paso de la primera comunicación interoceánica, dando aliento desde entonces a todas las exploraciones de la Ruta de Panamá, como paso de los océanos y que culmina con la construcción del Canal Interoceánico.

Pero Colón tiene su propia historia. Como puerta abierta a las ciudades portuarias del Caribe y de los Estados Unidos desde mediados del siglo XIX - Miami y New Orleans - fue constituyendo su fisonomía mestiza con la presencia de inmigrantes de diversas nacionalidades, que desde su creación terminan por otorgarle una personalidad autónoma.

Por otra parte, como respuesta a este fenómeno social, Colón ha sido tradicionalmente una posición dedicada casi con exclusividad a la actividad mercantil y a los derivados de una economía de servicios.

Una revisión de nuestra historia desde el siglo XIX, cuando se funda la ciudad de Colón - nos confirma este destino, que visualizan ya hombres como José de Obaldía que plantea la necesidad de liberar a nuestros puertos terminales de todas las restricciones de aduana, para facilitarles su papel de centros de reexportaciones.

En un brillante ensayo de Eusebio A. Morales publicado en el año 1919 titulado **Colón, su pasado y su porvenir** ya visualiza la importancia de

esta ciudad-puerto como un gran almacén de mercancías, como un centro de reexportaciones -libre de restricciones aduaneras.

Otro tanto señala en la Memoria de Hacienda y Tesoro, que le correspondió presentar al Órgano Legislativo en el año de 1922.

Pero al hacer un examen del papel que ha debido jugar Colón a través de la historia nacional, nos encontramos que son muy pocos los Jefes de Estado que han comprendido el papel geoeconómico que le corresponde a esta ciudad-puerto como centro de reexportaciones y de ahí el enorme significado de la Zona Libre de Colón, obra de un estadista sin paralelo como Enrique Adolfo Jiménez.

Así lo señala Galileo Solís al referirse a esta obra tras su inauguración en el año de 1948 al señalar...

‘La experiencia de la Zona Libre de Colón, será sin duda alguna, y el tiempo se encargará de confirmarlo, el pedestal por donde habrá de levantarse la prosperidad futura de Colón, y del Istmo de Panamá, no sólo en cuanto al tráfico mercantil internacional, sino también en cuanto al fomento y desarrollo de la riqueza interna del país, porque aquel será el vehículo propicio para los capitales que esta última necesita para su explotación y producción...

Hoy como ayer, la Zona Libre de Colón, continúa siendo una de las empresas de mayor porvenir de nuestro país, como fuente de generación de empleo y de riqueza nacional, y especialmente como un símbolo de lo que representa la ciudad de Colón en el conjunto de todos los activos espirituales de nuestra patria.

Profesora María de Jesús Ramírez de García,
Directora General de la
Lotería Nacional de Beneficencia de Panamá.

El Hospital Santo Tomás en el Siglo XXI

DR. ABDIEL VELARDE, M.D.

Alguien dijo, por cierto muy atinadamente, “ que sin memoria histórica no se puede entender el presente y menos aún predecir el futuro; no podremos conocer el por qué de **nuestra cultura hospitalaria**, si no nos remontamos al origen del **Hospital**”.

Es por ello, que acogiendo la solicitud del apreciado amigo, el reconocido estudioso de nuestra historia patria, en sus variadas manifestaciones, Lic. Jorge Conte Porras, hemos aceptado el reto de tratar de vislumbrar las proyecciones futuras del nuevo Hospital Santo Tomás.

Así pues, empezaremos por revisar, rápidamente, la historia de esta institución hospitalaria que refleja o representa la razón de ser, o el substrato medular de nuestro sistema hospitalario a lo largo de varios siglos.

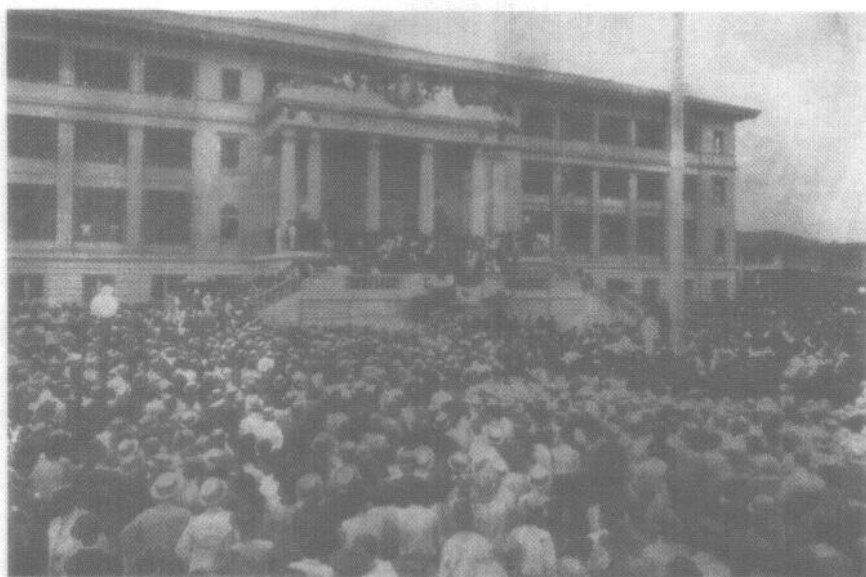
El primer hospital con el nombre de Santo Tomás de Villanueva se fundó en 1703 por el Obispo de Panamá, Fray Juan de Argüelles, para albergar en él sólo a mujeres pobres, ya que el otro Hospital de San Juan de Dios sólo atendía hombres ⁽¹⁾.

El Hospital Santo Tomás de Villanueva fue establecido extramuros de la ciudad de Panamá, y ocupaba el área que ahora tiene el solar que da frente al “Teatro Variedades” de esta ciudad ⁽²⁾.

La Real Audiencia de Panamá, en carta para el Rey, el 15 de febrero de 1724, dio cuenta del estado miserable en que se hallaba el Hospital de Santo

(1) Fragmento de un trabajo de Juan Antonio Susto

(2) Juan Antonio Susto



Tomás de Villanueva y pide algún socorro para su reedificación y mantenimiento ⁽³⁾ y más tarde el Obispo de Panamá, Dr. Agustín Rodríguez, en carta al Monarca, de 5 de febrero de 1730, trató de la necesidad urgente de mantener al Hospital de Santo Tomás de Villanueva, de la ciudad de Panamá. ⁽⁴⁾

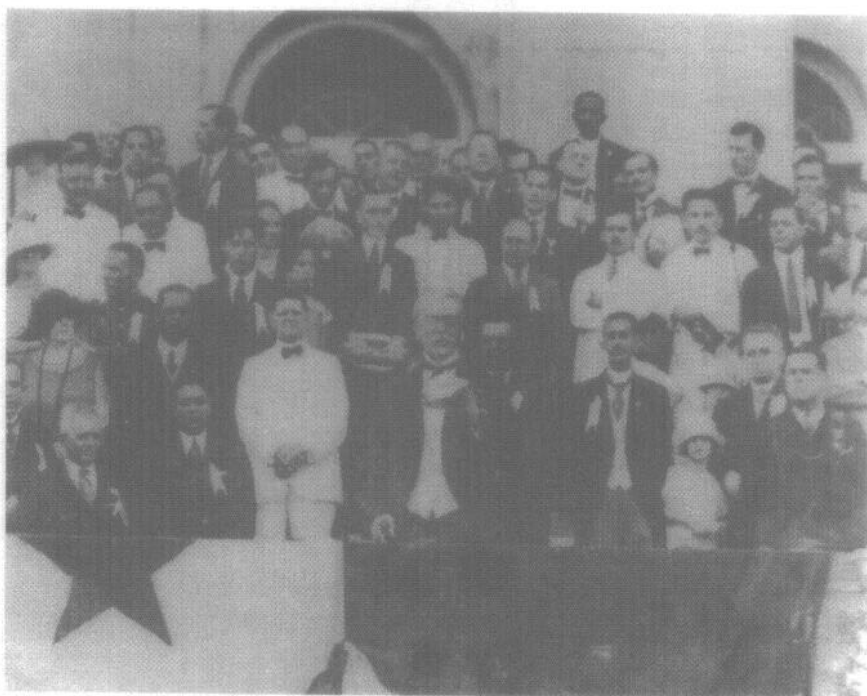
Con una vida más o menos lánguida, el Hospital de Santo Tomás continuó prestando sus servicios. Por allí desfilaron prodigando su caridad el Bachiller José María Véliz en 1800, médico militar español de las fuerzas acantonadas en la ciudad de Panamá, Vicente Robles, del Cabildo, su mayordomo en 1812; el presbítero Dionisio José Rey, su mayordomo también en 1819 y el señor don Ventura Martínez rico comerciante de la ciudad de Panamá, quien aportó considerable cantidad de dinero.

En el año de 1819 se inició la fundación de un nuevo hospital bajo la advocación de Santo Tomás de Villanueva, con el fin de reemplazar al de mujeres de este mismo nombre, por parte del Obispo de Panamá, Fray José Higinio Durán y Martel, don Ventura Martínez y don José María Vera.

El nuevo Hospital de Santo Tomás fue concluido por los hijos de esta ciudad con la cooperación del Chantre presbítero José María Blanco, encargado de la obra, su padrino y luego su mayordomo, en el mes de

(3) Archivo General de Indias, Sevilla, Estante 69, Cajón 5, Legajo 14.

(4) Archivo General de Indias, Sevilla, Estante 69, Cajón, 6 Legajo 67.



enero de 1842, conforme rezaba la placa que existía a la entrada del antiguo edificio del Hospital de Santo Tomás. Decía ese pétreo documento:

El Ilustrísimo señor Obispo Diocesano José Higinio Durán, los señores don Ventura Martínez y don José María Vera han sido los fundadores de este hospital dedicado al alivio de la Humanidad afligida. Los hijos de Panamá, representando la última voluntad paternal de Martínez y dando los medios suficientes para concluirlo, en adición a la cooperación del señor padrino don José María Blanco, lo terminaron en enero del año de nuestro Señor 1842".

Este hospital fue clausurado en 1850 y posteriormente el Hospital San Juan de Dios. La causa de la clausura de ambos hospitales se debió a la persecución religiosa decretada por José Hilario López, Presidente de la Nueva Granada en 1850 y continuada años más tarde por Tomás Cipriano de Mosquera. El Santo Tomás abrió sus puertas nuevamente poco años después, no así el de San Juan de Dios ⁽⁵⁾.

(5) Archivo Nacional de Panamá. Notaría Primera del Circuito, volumen 0274 Escritura N°13, de 31 de marzo 1866.

Las Asambleas Legislativas del Estado Soberano de Panamá, en 1864 y 1867, destinaron fuertes sumas de dinero para la reparación del edificio del Hospital de Santo Tomás. La Asamblea de 1868 creó una junta directiva para su administración y le cedió bienes y rentas; y la de 1878 le hizo donación a esa Junta del edificio, que era propiedad del Estado. El ingeniero don Manuel José Hurtado, fundador de la instrucción pública en el Istmo, fue presidente de esta junta directiva hasta 1880.

“Desde dicho año de 1878, se emprendió la reparación del edificio del Hospital de Santo Tomás, el cual estaba en estado de completa ruina, y se llevó a cabo la construcción de nuevas salas, hasta ponerlas en el estado en que hoy se encuentran dice el síndico don Vicente Alfaro en su informe del 11 de septiembre de 1886.

En 1882, con el producto de una función lírico - dramática dada por señoritas y caballeros distinguidos de esta ciudad, pudo construirse la sala para mujeres, pues no se les admitía a causa de prohibirlo el régimen interno allí establecido. El comercio local facilitó tres mil pesos, en calidad de empréstito, con el fin de construir dos salones en el fondo del edificio: uno para hombres y el otro para mujeres que sufrían epidemias.

En 1875, llegaron a Panamá, desterradas de México, las Hermanas de la Caridad de San Vicente de Paul. Una vez establecidas en esta ciudad instalaron un hospital para extranjeros, en el sitio que hoy ocupa el Palacio Nacional⁽⁶⁾. La Compañía Francesa del Canal fundó el Hospital de Ancón en el año 1882, conocido al principio como “Hospital del Cerro”, el cual fue confiado a las Hermanas de la Caridad⁽⁷⁾.

A fines del siglo XIX las Hijas de San Vicente de Paul tuvieron tres instituciones de caridad bajo su custodia. El Hospital de Santo Tomás, el Hospital de Extranjeros y el Hospital de Ancón.

A partir del año de 1886, fecha en que Monseñor Fermín Jované, en su carácter de presidente de la junta directiva del Hospital de Santo Tomás, compró un lote a José I. Cano para el ensanche de la institución, se inició la era de mejoramiento del hospital, pues en los años de 1887, 1893, 1894, 1896, 1899, 1900, 1901 y 1902, adquirió más terrenos, según consta en las escrituras que reposan en el Archivo Nacional de Panamá⁽⁸⁾.

(6) Ernesto J. Castillo R: a los 83 años de la venida de las Hermanas de la Caridad a Panamá-Revista “Lotería”. Panamá, Segunda Época, Volumen N°31, Julio, 1958, páginas 33-39.

(7) “The Panamá Canal Review”, November, 1857.

(8) Juan Antonio Susto, Archivo Nacional de Panamá.



Refiriéndose a su situación en 1886, don Vicente Alfaro, decía:

“Hoy reciben asistencia gratuita: 60 enfermos hombres y 20 mujeres, y hay además local para 100 pensionistas, militares y civiles, todos convenientemente alojados en salas distintas y asistidos por 8 Hermanas de la Caridad, de la comunidad de San Vicente de Paul, quienes por igual prodigan sus desvelos a cuantos necesitan de sus servicios. Contratadas por la junta desde 1879, las Hermanas tienen el gobierno interno del Hospital” ⁽⁹⁾.

En el Hospital de Caridad se reciben enfermos de todas las religiones y nacionalidades, y se ha recogido y mantienen en él varios huérfanos que han quedado en total desamparo por muerte de sus padres. Las enfermedades reinantes han sido fiebres de todas descripciones, especialmente palúdicas, disentería, sífilis, tisis, hidropesía y enfermedades hepáticas ⁽¹⁰⁾.

El padre Francisco Javier Junguito, más tarde Obispo de Panamá, llegó a esta ciudad en el año de 1881, y fue durante 14 años Capellán del Hospital de Santo Tomás. En el informe que rindió el 30 de enero de 1893, como

(9) Libro de Oro del Hospital Santo Tomás, 1924 - 1974, Pág. 37.

(10) Libro de Oro del Hospital Santo Tomás, 1924 - 1974, Pág. 37.

presidente de la junta directiva de esa institución, hizo enumeración de las salas que por ese entonces existían: ⁽¹¹⁾.

Sala de San Miguel	(Medicina)	35 camas
Sala de San Roque	(Cirugía)	29 camas
Sala de Santa Ana	(Mujeres)	16 camas
Sala de San Luis	(Presos)	14 camas

Durante la guerra civil colombiana de 1899 a 1902, que ensangrentó al Istmo, este Hospital de Santo Tomás sirvió de hospital de sangre y al emanciparse Panamá de Colombia en 1903 - la República lo encontró en un estado deplorable.

Por el Decreto número 71, de 17 de octubre de 1905, expedido por la Secretaria de Fomento, se aceptó la Orden Ejecutiva del gobierno de la Zona del Canal, fechada en Ancón el 23 de septiembre de 1905, en la cual se dispuso que el edificio del Hospital de Santo Tomás fuese reparado y fuese ensanchado por el gobierno de la Zona del Canal, en la siguiente forma: una sala de operaciones, habitaciones, departamentos para las Hermanas de la Caridad, una sección adicional y la lavandería⁽¹²⁾.

Fueron destinados B/.20,000.00 para las reparaciones y B/.35,000.00 para la construcción de esos nuevos edificios, conforme lo mandaron las leyes 25 y 27 de 1924 ⁽¹²⁾.

Pero la República de Panamá entregó la suma de B/85.000.00 al cajero de la Comisión del Canal Istmico, como reembolso parcial, por gastos hechos en el hospital; se comprometió a restablecer y mantener el Asilo Bolívar, y aceptó las mejoras y adiciones hechas al Hospital de Santo Tomás, como fiel cumplimiento de lo estipulado en la Sección 11 de la Orden Ejecutiva, de 3 de diciembre de 1904, del Secretario de Guerra de los Estados Unidos de América. ⁽¹³⁾.

Conforme a la disposición del Comité Ejecutivo de la Comisión del Canal Istmico, de 14 de junio de 1905, resultó un Convenio sobre el nombramiento de una Junta Directiva de 5 miembros y sobre el personal del Hospital de Santo Tomás. El primer Superintendente de ese hospital,

(11) Libro de Oro del Hospital Santo Tomás, 1924 - 1974, Pág. 37.

(12) Libro de Oro del Hospital Santo Tomás, 1924 - 1974, Pág. 39.

(13) Libro de Oro del Hospital Santo Tomás, 1924 - 1974, Pág. 39.

conforme al Convenio ya citado, debería ser un ciudadano norteamericano. Y para ello se nombró al Dr. Pedro de Obarrio, que aunque nacido en Panamá, tenía la nacionalidad exigida ⁽¹⁴⁾.

En mayo de 1986 rindió el Dr. de Obarrio su primer informe, en el cual mencionó de manera especial los trabajos ejecutados por la Comisión Ístmica del Canal, los que fueron comenzados en junio de 1905; el segundo informe lo presentó en mayo de 1908 y trató sobre la marcha de esa institución en 1907 a parte de 1908, y el tercero y último en 1910.

La Maternidad fue ordenada por la Ley 24 de 1904, expedida por la Convención Nacional, Ley que lleva la firma de nuestro progresista médico Dr. Luis de Roux, como presidente de ella, a la que el Poder Ejecutivo dio pronto cumplimiento estableciéndola dentro del patio del mismo Hospital de Santo Tomás y nombrando su primer jefe al Dr. Raúl A. Amador, panameño, hijo del Primer Presidente de la República.

Por el Decreto Ejecutivo número 58, del 6 de diciembre de 1908, se desarrolló y reglamentó la Ley 43 de 1906, y se abrió la Escuela de Obstetricia, en dicha Maternidad, cuyo primer director lo fue el Dr. Julio Icaza, panameño, en cuya memoria existe hoy una sala en el nuevo edificio del Hospital de Santo Tomás ⁽¹⁵⁾.

Al superintendente doctor Pedro de Obarrio le siguió en 1911 el doctor B. W. Caldwell, a éste el doctor B. Pierce y por último el mayor Edgar Bock, todos ciudadanos norteamericanos.

Con motivo de la supresión de los hospitales de la Zona del Canal y el de la ciudad de Colón el aumento de pacientes en el Hospital de Santo Tomás se hizo cada día mayor, a tal extremo que varias de las dependencias que constituían ese establecimiento no fueron suficientes para el objeto a que fueron destinadas, y por ello el Secretario de Fomento y Obras Públicas, en la memoria que en el año de 1916 presentó a la Asamblea Nacional de Panamá, pidió la construcción de un local de mayor capacidad y de acuerdo con los adelantos modernos, para albergar en él a todos los que reclamaban auxilios de la ciencia ⁽¹⁶⁾.

Se resolvió construir el nuevo Hospital de Santo Tomás en "El Hatillo", en un punto elevado que da frente al océano Pacífico. La colocación de la

(14) Libro de Oro del Hospital Santo Tomás, 1924 - 1974, Pág. 39.

(15) Libro de Oro del Hospital Santo Tomás, 1924 - 1974 Pág. 39.

(16) Fragmento de un trabajo de Juan Antonio Soto.

primera piedra tuvo lugar el 15 de noviembre de 1919, por el primer designado, encargado del Poder Ejecutivo, doctor Belisario Porras y la inauguración se verificó el 1° septiembre de 1924, por el doctor Porras, siendo Presidente Titular de la República y su Secretario de Estado en el despacho de Fomento y Obras Públicas, el coronel Juan Antonio Jiménez.

Este importante acto revistió los caracteres de una fiesta nacional ⁽¹⁷⁾.

El Poder Ejecutivo dictó los Decretos números 44, 45 y 46 de 1° de noviembre y 1° de diciembre de 1919, respectivamente, por medio de los cuales se ordenó la construcción, y se creó una Junta de Vigilancia y Fiscalización de los trabajos de construcción del nuevo Hospital de Santo Tomás, el deber de inspeccionar y vigilar todas las obras necesarias para dar cima a aquel edificio destinado al alivio y curación de los enfermos de todas las clases sociales; de los que tienen recursos y de los que no los tienen, disponiendo que todos los gastos que tal obra ocasionaren fuesen cubiertos con el producto de la Lotería Nacional de Beneficencia. ⁽¹⁸⁾

Posteriormente se consideró que el más alto cuerpo de la República autorizara esta disposición del Poder Ejecutivo y con este objeto se dictó la Ley 6° de 1920, de 28 de enero, confirmatoria de tal autorización.

En el período comprendido entre los meses de julio a agosto de 1924, se llevaron a cabo los preparativos necesarios para la instalación del Hospital de Santo Tomás en sus nuevos edificios.

Como consecuencia de dicha innovación, se dieron varios cambios en el personal del establecimiento. Entre ellos, el de mayor importancia, fue el Superintendente, que tuvo lugar el 14 de octubre de 1924, día en que se hizo cargo de la nueva institución el doctor Alfonso Preciado, panameño.

COSTO DE LOS DIFERENTES PABELLONES TERMINADOS HASTA EL 30 DE JUNIO DE 1924 ⁽¹⁹⁾

Edificio N° 1 Principal	681.245.03
Edificio N° 4 Venéreo	167.336.70
Edificio N° 5 Maternidad	181.047.03
Edificio N° 6 Tuberculosos	123.251.65
Edificio N° 7 Aislamiento	126.110.80
Edificio N° 8 Laboratorio	62,368.39

(17) Fragmento de un trabajo de Juan Antonio Soto.

(18) Libro de Oro del Hospital Santo Tomás 1924-1974 Págs. 202-203-204-205.

(19) Libro de Oro del Hospital Santo Tomás 1924-1994 Pág. 218.

Edificio N° 10 Taller y Garaje	31,785.45
Edificio N° 11 Sirvientes	8,560.58
Edificio N° 12 Planta a vapor	15,538.72
Edificio N° 13 Instituto Gorgas	13,001.92
TOTAL	1,410.246.27

LISTA DEL EQUIPO PEDIDO PARA EL NUEVO HOSPITAL SANTO TOMÁS:

Cantidad	Descripción del Artículo	Precio Unitario	Precio Total
Simmons Co. 82 Beaver S, New York			
225	Camas para Salas	10.90	2,472.50
60	Camas para niños	8.75	525.00
8	Basinettes con cunas	44.50	356.00
4	Camas Obstétricas	19.25	77.00
Norfolk Mattress Co. Norfolk Va.			
225	Almohadas corrientes	0.92 1/2	416.25
Perfection Mattes Spring Co. Binninghan, Ala.			
250	Colchones para camas de Salas	7 85	1962.50
60	Colchones para camas de niños	4.05	243.00
1	Juego completo de equipo para el Salón de Operaciones, incluyendo aparato de Esterilización	4,879.13	
Hospital Supply Co. 155 East 23rd St, New York			
1	Juego completo de equipo misceláneo, tales como estantes para instrumentos, sillas para inválidos, etc.		8,784.72
200	Mesas de metal de noche.	7 77	1,554.00
Victor Electric Corporation			
1	Juego completo de aparatos de Rayos X		9,083.36
TOTAL			B/30,353.46

La suma gastada en la construcción del nuevo hospital y sus anexos, desde el comienzo de la obra hasta el día 30 de junio de 1926, ascendió a la suma de B/3.194.698.77.

“Si tenemos en cuenta que la suma que costó inicialmente el Hospital Santo Tomás, es superada y casi duplicada anualmente en lo que se paga en sueldos y gastos de operación del hospital, podemos comprender la visión fantástica de aquel político, que había de dejar para la inmortalidad, una obra como esta, en beneficio de los hijos más humildes de este país”.

Consideramos que durante todo el tiempo transcurrido, desde su puesta en funcionamiento, el Hospital Santo Tomás superó con creces, las expectativas de su ilustre creador y fundador convirtiéndose en el primer hospital del país y uno de los centros de enseñanzas más conspicuos; sirve como hospital universitario desde que se abrió la Escuela de Medicina en 1950 y como centro de observación, formación y capacitación para médicos panameños y extranjeros.

Pretendemos describir las actividades más relevantes realizadas por el Hospital Santo Tomás, a lo largo de su fructífera existencia, diferenciando dos dimensiones o vertientes, la **académica** y la de **asistencia social**.

En lo **académico**, al cumplir con las funciones básicas de todo Hospital, entre ellas docencia a investigación, el Hospital Santo Tomás se convirtió en un centro de atracción, como hospital de enseñanza y de mucho prestigio, tanto para médicos panameños, como para extranjeros principalmente de Centro América y de algunos países de Sur América.

Se transformó esta institución en un verdadero ateneo para la profesión médica, fundamentalmente, en el cual a través de conferencias, charlas, demostraciones, prácticas, intercambio de experiencias y otros mecanismos docentes, se formó la crema y nata de los profesionales de la medicina en las diferentes especialidades, que constituyeron la base principal para el desarrollo de la medicina en Panamá, con la prestancia, la seriedad y el prestigio con el que hoy se le reconoce.

Fue durante muchos años el único Hospital de la República que ofrecía servicios especializados en prácticamente todas las ramas de la medicina, y ser además, el centro principal para la formación y adiestramiento clínico para la Escuela de Medicina y para la Escuela de Enfermería. El Centro Médico Nacional para solucionar problemas especiales de diagnóstico y

tratamiento que no podían ser resueltos en ningún otro establecimiento de salud de Panamá.

En suma, no hay duda, de que el Hospital Santo Tomás ha cumplido una extraordinaria función como entidad formadora de recurso humano de alta calidad y de la excelencia que ameritaba crear, en prácticamente todas las disciplinas de las profesiones de la salud, para satisfacer, en forma eficaz y eficiente, la demanda y las necesidades en salud de la población panameña de los diferentes estratos socioeconómicos que la han configurado a lo largo del devenir histórico y político de nuestro país.

Al entrar a analizar los aspectos más sobresalientes de la **función asistencial** del Hospital Santo Tomás, se nos hace "*obligatorio*", mostrar, en forma bastante sinóptica, algunas cifras estadísticas, que revelan la fecunda labor productiva, que en materia de atención médica, exhibe el Hospital del Pueblo en Panamá: (Ver Anexo N°1 Gráfica N°1).

Es evidente, que en la medida que evoluciona y se moderniza el servicio hospitalario, así mismo se fue incrementando la demanda, como consecuencia del prestigio de esta Casa de Salud y la fe y la confianza que desarrollaron los usuarios de todo el país, por los resultados obtenidos de las manos expertas de consagrados médicos y enfermeras, en quienes la gente admiraba el espíritu de sacrificio y de trabajo humanitario y además se percibía la institución como un símbolo de bondad y de desprendimiento.

Daremos a conocer algunos indicadores hospitalarios que miden **producción** (egresos, consultas) y **productividad** porcentaje de ocupación, promedio de días de estancia) en algunos años de los que disponemos la información (Ver Anexo N°2).

Al realizar un análisis técnico gerencial de la extraordinaria **labor productiva** del Hospital Santo Tomás, a lo largo de su exitosa trayectoria, podemos observar que presenta fluctuaciones importantes en los indicadores de producción y productividad hospitalaria, lo que podemos interpretar como consecuencia, en primer lugar, de fallas o deficiencias en el ámbito gerencial, como también por las limitaciones en la dotación de recursos humanos, materiales y económicas, resultantes o que reflejan la situación económica por la que atravesó el país en las diferentes etapas de la vida republicana.

Si algo ha caracterizado la historia del Hospital Santo Tomás han sido las tremendas penurias económicas que ha padecido, como producto de la intromisión de la politiquería criolla en su administración y la incomprensión por parte de algunos gobernantes en diferentes períodos, lo que llevó, en

algunas ocasiones a este nosocomio a tal grado de deterioro y abandono, que sólo el misticismo en que ha permanecido inmerso el personal médico, técnico y administrativo pudo lograr que no se produjera el colapso total de esta institución de asistencia social, que ha sido justamente calificada como el baluarte más significativo de la salud de la población panameña principalmente de las clases más desposeídas.

Nos parece oportuno presentar algunas consideraciones en relación a cómo debemos conceptualizar el papel que desarrollará este nosocomio, que está experimentando transformaciones de primer orden en lo que a infraestructura física, instalaciones técnicas y equipamiento, con una inversión multimillonaria para beneficio de la población panameña.

Debemos tener presente que entre el Hospital Santo Tomás y la población usuaria existe un entorno económico y político, que ejerce un creciente impacto en los servicios que brinda la institución.

La gerencia del hospital es responsable por proveer dichos servicios con efectividad y eficiencia, manteniendo un equilibrio con las oportunidades y las restricciones de ese ambiente político y económico que es afectado por los cambios acelerados en la tecnología médica, en un mundo donde las fronteras políticas, administrativas, científicas y técnicas se están perdiendo.

El hospital deja de ser, día a día, el coto cerrado, la torre de marfil, el sitio reservado y enclaustrado que ha sido anteriormente.

El equipo gerencial se hace más sofisticado y adopta tecnologías modernas gerenciales, para hacer más efectivo el manejo de la costosa y compleja organización del hospital.

En primer lugar, no podemos dejar de señalar que se hace imperativo que el Patronato del Hospital Santo Tomás tome las medidas conducentes a continuar la profesionalización del personal directivo, tanto a nivel de mandos superiores, como los intermedios y del nivel operativo, en la esfera médica, técnica y administrativa.

Esto es así porque además de que existe conciencia de la necesidad de capacitar gerencialmente a los equipos directos de una empresa que maneja presupuestos millonarios y una dotación de personal sumamente numerosa, variada y compleja, no debemos olvidar que en la conceptualización técnico administrativa del **Hospital Moderno** se debe entender como una verdadera

empresa que genera **procesos de producción** complejos y relacionados entre sí, como los que presentamos a continuación.

- **Producción Clínica:** (regresos hospitalarios, intervenciones quirúrgicas, partos, consultas).
- **Producción Técnico-Médica:** (laboratorio clínico, diagnóstico por imagen).
- **Producción Industrial:** (alimentación, lavandería, central de esterilización).

Para satisfacer las necesidades de la población de su área de influencia, utilizando racionalmente los recursos disponibles, el Hospital empresa, el Hospital Santo Tomás, deberá luchar para que se produzca una genuina descentralización, que se traduzca en un verdadero traspaso de los recursos financieros para la gestión, tanto de los gastos operacionales como los de remuneraciones e inversión, consolidando así una real y efectiva autonomía administrativa y financiera.

No tenemos la menor duda de que con las nuevas y modernas edificaciones, instalaciones técnicas, el equipamiento de punta, los avances tecnológicos y las herramientas gerenciales apropiadas y debidamente utilizadas volverá el Hospital Santo Tomás a recobrar el sitio que le corresponde, como primer hospital docente, técnico y científicamente dotado para brindar atención en salud, de óptima calidad y con alto grado de excelencia, a los habitantes de la República de Panamá.

Fuerte San Lorenzo

HORACIO GRIMALDO



Ruinas del Castillo de San Lorenzo

En permanente y constante reto a las inclemencias de la naturaleza, bordeando la margen derecha del caudaloso río Chagres, con pleno dominio de su desembocadura y parte del mar Caribe, se encuentra la silenciosa fortaleza “*San Lorenzo El Real*”, cuya estratégica ubicación data desde 1502, Cuando por vez primera la desembocadura del río Chagres recibiera la visita del almirante Cristóbal Colón, para que tres décadas después se convirtiera en el paso obligado de los comerciantes españoles desde y hacia Panamá, Cruces, Chagres, Portobelo y Nombre de Dios.

El auge del movimiento comercial que monopolizaba España a través de su colonia, provocó la rivalidad de otras naciones europeas como

Inglaterra, Francia y Holanda, cuyos gobiernos auspiciaban las actividades de corsarios que bajo su protección atacaban en el mar a los galeones españoles despojándolos de las riquezas que transportaban y que posteriormente extendieron a los puertos y ciudades coloniales de América.

Pero ninguna parte del continente sufrió más los ataques de los piratas y corsarios que el territorio de Tierra Firme, que la de la región colonizada del Istmo del Darién, paso obligado de sus incursiones al Mar del Sur.

La ruta comercial del río Chagres era utilizada por los corsarios, actividad que aprovechaban para asaltar a los galeones que navegaban por dicha vía fluvial y en 1571 unas barcasas fueron capturadas y saqueadas por los filibusteros obligando a las autoridades solicitar al Rey de España la construcción de fortificaciones para repeler las temerarias y aterradoras acciones de piratería que se extendían por todo el área, estableciéndose en 1575 la primera Fortaleza del Chagres, San Lorenzo, El Real. Posteriormente en 1597 se construían los Fuertes de San Felipe y Santiago para defender la entrada de Portobelo.

La obsesión del pirata inglés Henry Morgan, por atacar y tomarse la ciudad de Panamá, lo indujo en primer término a asaltar y arrasar a Portobelo cuyo éxito disfrutó en 1668, abandonando dichas instalaciones después de obtener un alto rescate por parte del gobernador de Panamá. La facilidad como logró la toma de Portobelo lo alentó para preparar su desembarco triunfal en la ciudad de Panamá y para llevar a cabo tan anhelada empresa, el pirata Morgan envió a su capitán Joseph Bradley al mando de 400 hombres para tomarse el Castillo de San Lorenzo y así poder controlar la importante ruta del Chagres, que a pesar de la valiente resistencia de los soldados españoles la fortaleza cayó en poder de los corsarios de Henry Morgan, quien retoñó el istmo con una poderosa escuadra compuesta por 31 barcos y 1200 hombres en condiciones propicias para dirigir su incursión bélica hacia la ciudad de Panamá, que realizó con éxito en 1671, no sin antes destruir y saquear dicha fortaleza. Seis años después el fuerte fue reconstruido por los españoles quienes la utilizan hasta 1740 cuando corsarios capitaneados por el pirata Vernon la capturan, saquean y destruyen y no es sino hasta 1750 cuando Ignacio De Salas dirige su reconstrucción.

El poblado de Chagres es atacado en 1819 por hombres al mando del pirata Muller, que es repulsado por el fuego de metrallas desde el interior del fortificado castillo.

A raíz de la Separación de España en 1821 a las tropas españolas se les permite permanecer en Chagres o salir con destino a Cuba y no es sino hasta 1849 que se tienen conocimientos que la fortaleza se encuentra desmantelada, así como las demás fortificaciones que mantenía España en el Istmo.

En 1869, la fortaleza San Lorenzo es designada como Prisión del Estado y ya formalizada entre las naciones independiente y libres, la República de Panamá designa como Monumento Histórico al Fuerte San Lorenzo El Real (1908). En 1911, el Castillo de San Lorenzo queda incluido en la reserva militar del Fuerte Sherman bajo la jurisdicción de los Estados Unidos, motivados por la vigencia del Tratado del Canal Interoceánico y en 1942, como parte en la defensa del Canal, se instala en la fortaleza un cañón antiaéreo de tres pulgadas y se le provee de potentes reflectores. En 1955 el Ejército de los Estados Unidos lleva a cabo una limpieza en la fortaleza y años después procede a su reconstrucción y asigna la responsabilidad de su protección y desarrollo del sitio histórico en el área militar a la Dirección de Ingeniería de los Estados Unidos, las que se extendieron hasta el 30 de septiembre de 1979 en virtud de la vigencia del Tratado Torrijos-Carter, que revierte a su jurisdicción territorial todo vestigio que empañe la soberanía de la República de Panamá.

En la actualidad, el gobierno nacional lleva a la práctica los proyectos de mantenimiento, conservación y restauración del Fuerte San Lorenzo a fin de convertirlo en un Centro Turístico como un baluarte potencial en el desarrollo de nuestra nación.

La Fundación Oficial de la ciudad de Colón

(Carta de don Héctor Conte Bermúdez para don José Guardia Vega)

HÉCTOR CONTE BERMÚDEZ

Penonomé, 23 de enero de 1943.

Señor don
José Guardia Vega,
Colón - República de Panamá.

Muy estimado amigo:

Acabo de recibir su atenta carta del 20 de este mes, relacionada con la fecha de la fundación oficial de la actual ciudad de Colón.

Cuando mi noble e inolvidable amigo el señor doctor Juan Demóstenes Arosemena ejercía las funciones de Gobernador de Colón y yo le acompañaba como Alcalde de la segunda ciudad del Istmo, se construyó el Palacio Municipal de allí. Concluido el suntuoso edificio nos pusimos a buscar una fecha adecuada para su bendición e inauguración. Al fin, yo indiqué el 27 de febrero que fue aceptado por el doctor Arosemena, porque le recordé que el 27 de febrero de 1852, se había dado comienzo, oficialmente, a la fundación de la actual ciudad de Colón.

Tuve el honor, en mi condición de Alcalde del Distrito, de presentar al Concejo el proyecto de Acuerdo señalando la fecha de la inauguración y de recomendarla verbalmente en la sesión en que fue discutido. Sin modificación alguna lo aprobó la Corporación Municipal, y desde entonces quedó establecido que el **27 de febrero** de cada año sería de fiesta en la ciudad de Colón.

Usted me dice en su estimable carta que contesto, que “leyendo la **Historia Contemporánea de Colombia**”, de don Gustavo Arboleda, encontró en la página 337 del Tomo III, lo siguiente:

“**El 29 de febrero**, con asistencia de Paredes, se colocó la primera piedra para un edificio de la Compañía del Ferrocarril en Manzanillo, y se echaron las bases para la ciudad de **ASPINWALL**, nombre que la Cámara de Panamá cambió por el de **Colón**”.

“Aquí celebran el aniversario de la fundación el 27, según me dicen, por sugerencia e indicación. ¿Puede usted hacerme el favor de explicarme está diversidad de datos?”.

Sin demora alguna voy a responder a su pregunta:

Fui amigo del notable historiador colombiano don Gustavo Arboleda. Con él mantuve hasta poco antes de su muerte, una cordial correspondencia. Entre mis libros tengo los seis tomos de su importante obra *Historia Contemporánea de Colombia*, que cita, y también una colección del **Boletín histórico del Valle**, que tuvo la benevolencia de obsequiarme con generosa dedicatoria.

En la **Historia Contemporánea de Colombia** hay algunos errores: pero el que usted anota me parece que se debe únicamente a deficiencia en la corrección de las pruebas de imprenta. Sobre la fundación de Colón existen muchísimos documentos oficiales de la época, que señalan el **27 de febrero** y no el 29. Me parece que para responder definitivamente a su pregunta, basta reproducirle aquí lo siguiente:

Héctor Conte Bermúdez

“REPÚBLICA DE NUEVA GRANADA

Gobernación de la Provincia.

Número 182

Panamá a 15 de marzo de 1852.

Señor John Lloyd Stephens,
Presidente de la Compañía del
Ferrocarril de Panamá.

Señor:

He tenido el honor de recibir la muy estimable nota de usted datada en Navy Bay, el **27 de febrero** próximo pasado y junto con ella copia del

discurso pronunciado por el señor Victoriano Diego Paredes al colocar **la primera piedra angular del primer edificio sólido que se levanta en la isla Manzanillo**, o distrito de Colon.

Me he impuesto con mucho placer de que, al tener lugar el acto mencionado, SE BAUTIZO CON EL NOMBRE DE ASPINWALL LA NUEVA CIUDAD QUE SE ESTÁ FORMANDO EN LA ISLA. Semejante nombre no dudo que sea aceptado por todos, como lo es por mí, con la mayor satisfacción, pero a pesar de esto, no puedo dispensarme de expresar a usted que la Cámara de la Provincia es la llamada por la Ley a denominar LAS NUEVAS POBLACIONES. Por esta razón le dare cuenta en sus sesiones próximas y espero que confirmará le denominación adoptada.

Por el correo de hoy tengo el gusto de remitir al gobierno nacional copia de la estimable nota de usted y del discurso del señor Paredes.

Con sentimientos de la consideración, tengo el honor de suscribirme de usted muy atento servidor.

Antonio Planas"

Por otra parte, don Victoriano de Diego Paredes, que como Ministro de Relaciones de Nueva Granada, asistió al acto de la fundación de la nueva ciudad, fue el que indicó el nombre de ASPINWALL para que se le diera a la ciudad, en honor al Sr. W H Aspinwall, uno de los directores de la Compañía. En su discurso del día **27 de febrero**, el señor Paredes, dijo, entre otras cosas lo siguiente:

"Y puesto que tengo entendido que el distinguido señor Aspinwall, uno de los principales miembros de la Compañía, ha sido el que con mas ahínco y perseverancia ha contribuido al resultado que estamos presenciando, en circunstancia de haber sido invitado yo por algunos de vosotros a **que coloque la primera piedra del primer edificio sólido** que se levante en esta isla y a que indique el nombre en mi concepto deba darse A ESTA NACIENTE POBLACION, cumplo el honroso deber que me habéis impuesto, colocando esta piedra que será, según todas las probabilidades, EL PRINCIPIO DE UNA CIUDAD LLAMADA A SER EL EMPORIO DEL COMERCIO DE LA AMÉRICA, Y ACASO DEL MUNDO ENTERO, y me atrevo a proponeros que llaméis ASPINWALL, a esta

población, como un ligero homenaje a tan respetable sujeto, a su enérgica voluntad y a los reiterados esfuerzos que ha hecho para dominar la crítica situación en que se ha visto la empresa”.

Usted sabe, de otro lado, que don Victoriano de Diego Paredes, ese mismo día, **27 de febrero**, depositó dentro de la piedra angular, un cofre de cobre, con el acta de la ceremonia, una copia del contrato celebrado entre la República de Nueva Granada y Mr. Stephens para la construcción del Ferrocarril de Panamá, un número del HERALD, de Nueva York de 9 de febrero de 1852, una moneda de los Estados Unidos, otra de Inglaterra, y otra de Nueva Granada.

En las **Memorias** de don Victoriano de Diego Paredes que se publicaron en 1940, en la sección literaria y dominical de EL TIEMPO, de Bogotá, que conservo empastadas, consta igualmente que la fundación oficial de Colón tuvo lugar el **27 de febrero de 1852**.

En virtud de estos documentos que he copiado a usted en la presente carta, y de otros que podría aducir, propuse en el Acuerdo Municipal a que referí al principio, que se declare el 27 de febrero de cada año, día de fiesta de la ciudad. El discurso de inauguración del actual Palacio Municipal de Colón quedó a cargo mío, y en él expuse las razones que tuve para pedir al Municipio que se decretara esa fiesta. No pude pronunciarlo, por algún impedimento; pero comisioné a mi distinguido amigo don Práxedes P. Vásquez para que lo leyera en mi nombre en la sesión solemne del Concejo; se publicó en hojas volantes y se reprodujo después en periódicos y revistas.

Con el mayor gusto, pues, he dado a usted las explicaciones que me solicita.

Desco a usted buena salud y prosperidad y mande a su servidor y amigo afectísimo,

Héctor Conte Bermúdez

Fundación Oficial de Colón

(Discurso de Héctor Conte Bermúdez al inaugurar el
Palacio Municipal de Colón).

Señores,

Los miembros del Consejo Municipal de Colón, que han enaltecido su nombre, entre otras cosas plausibles, por haber acogido con simpatía y dado las facilidades necesarias para convertir en realidad bellísima la idea y el empeño del doctor Juan Demóstenes Arosemena de construir este suntuoso edificio para asiento de los poderes municipales, ha querido también, como complemento, declarar día de fiesta cívica en el distrito de Colón el 27 de febrero de cada año, en homenaje al día memorable en que fue fundada oficialmente esta importante y codiciada ciudad, con la cual se siente orgullosa la República.

Propicia es la ocasión para rememorar los hechos que se relacionan con la fecha que estamos celebrando en forma tan espléndida, y cumpliendo honroso encargo del señor presidente del Honorable Concejo, citare aquellos que dieron lugar al acto trascendental de la fundación de Colón.

El pedazo de terreno que avisto el Almirante cuando recorrió las aguas panameñas en noviembre de 1502 y que se llamó después **isla Manzanillo** era bajo e inundado en gran parte, cubierto a trechos por árboles trondosos y matorrales y el resto por manglares espesos. — Tenía una extensión de norte a sur de algo más de una milla con una anchura desigual y con dos ensenadas situadas al este y al oeste de la Isla, siendo la última la de mejor fondeadero. —

Despoblada, ninguna importancia tuvo esta isla hasta mediados del siglo XIX, en que sucesos desesperados y las necesidades del comercio del mundo vinieron a darle nombradía. —

Cuando el coronel Juan Eligio Alzuru organizó en la ciudad de Panamá, en 1831, un terrible despotismo militar, el gobierno de Bogotá designó al coronel Tomás Herrera para que se trasladara al Istmo con el carácter de Comandante General del Departamento, para restablecer la paz pública. — Herrera salió de Bogotá sólo con credenciales y en Cartagena recibió 200 hombres del batallón YAGUACHI, que puso allí a sus órdenes el general Ignacio Luque. — Herrera y sus hombres emprendieron viaje en los buques

TELÉGRAFO Y ZULIA, con el objetivo de tomar la población de Chagres; pero el teniente coronel Ruperto Hand, que defendía el Castillo San Lorenzo, se opuso al desembarco. —Los expedicionarios tuvieron que retroceder y ocupar entonces a Portobelo. — Hand era tristemente célebre, porque él fue el autor del asesinato del general María Córdoba, héroe de Ayacucho, en campo de EL SANTUARIO.

Reforzado Herrera en Portobelo, se dedicó a tomar a Chagres, para poder remontar el río y continuar su marcha a Panamá, sin dificultad ninguna. Encomendó esta empresa a don José de Obaldía, de los incorporados en Portobelo, Obaldía la ejecutó con valor y astucia, quedando Hand como prisionero.—

El bergantín TRIANA, al servicio de Hand, fue apresado también y Herrera le cambió el nombre por el de PROTECTOR. Puso como jefe de esta nave a Daniel George, inglés, nacido en Cuba.—

Daniel George era Capitán de Navío. Vino a Colombia incorporado en la LEGIÓN BRITÁNICA, que tanta gloria alcanzó en la epopeya emancipadora.—

Restablecido el orden, George fijó su residencia en Chagres y allí tuvo varios hijos con una señora cubana.

Derribó montes en la isla Manzanillo y llegó a construir en ella una finca de bananos y de yerba. —Por esta causa George se consideraba dueño de toda la isla, de acuerdo con las leyes vigentes en Nueva Granada, que hacían concesiones de propiedad territorial a los cultivadores del suelo.—

Así las cosas, el 15 de abril de 1850 se firmó en Bogotá el contrato sobre construcción de un camino de hierro entre los océanos Atlántico y Pacífico por el Istmo de Panamá y allí se estipuló que los terrenos de particulares por donde debía atravesar la vía férrea podría adquirirlos la Empresa contratante previo avalúo e indemnización. —

En el contrato de 1850 no quedó incluida la isla Manzanillo, pues las concesiones de tierras al ferrocarril se referían a tierras baldías continentales; pero tenía interés el Gobierno de que el Ferrocarril por el Atlántico terminara en la isla Manzanillo y por eso ofreció a la Compañía el usufructo de las tierras baldías existentes en dicha isla por todo el tiempo del privilegio, siempre que se prolongara hasta ella el ferrocarril.—

La razón que tenía el Gobierno para ceder a la Compañía la isla Manzanillo, era sin duda, la de encontrarse esta isla en la bahía de Limón y relativamente cerca de la boca del río Chagres, en posición comercial ventajosa, que hacia conveniente no sólo unirle al continente, sino fundar en ella una ciudad. Pero la Compañía no tenía obligación ni necesidad de llevar el ferrocarril hasta la isla Manzanillo y por eso pensó en Portobelo como punto terminal, encomendando con ese objetivo la exploración y estudio al ingeniero Mr. Trautwine.—

Con tal propuesta, la prolongación de la vía férrea hasta la isla quedó resuelta. —Su aceptación fue ventajosa para la República, pues de otro modo se habría visto obligada a entregar a perpetuidad a la Compañía los terrenos continentes que ella le hubiera pedido para la construcción y explotación del ferrocarril, de conformidad con el contrato existente.—

Apenas comenzaron los trabajos de la localización de la ruta de hierro, la Compañía iba adquiriendo las propiedades de particulares por donde debía cruzar ella y de este modo compró a Daniel George, por Escritura Pública celebrada en 1852, en mil pesos de aquella época, las tierras útiles de la isla Manzanillo, que él venia ocupando con ánimo de dueño, en su caracter de cultivador.

El original de esta escritura fue destruido por uno de los incendios de Chagres o de Colón y la copia auténtica que existía en Nueva York, según ha afirmado después la Compañía, se le extravió al sacar de ella una copia impresa. —

Al gobernador de la provincia de Panamá, don Manuel María Díaz, le correspondió dar posesión oficial de la isla Manzanillo a la Empresa del Ferrocarril, reservandose la Nación cuatro hectáreas de terreno que la Compañía debía entregar al Gobierno debidamente urbanizadas, en el lugar que éste le señalara, sin perjudicar los trabajos de la vía férrea.

Desechada así la ruta de Portobelo, la Cámara Provincial de Panamá ordeno que se fundara una ciudad en la isla Manzanillo. Varios nombres se indicaron en la Cámara, como era natural hasta que el doctor Mariano Arosemena Quezada, propuso el de COLÓN, como homenaje al descubridor de América que en su último viaje visitó la bahía de Limón. —

Varias personas distinguidas figuraban en la Cámara, como el general Tomás Cipriano de Mosquera, que habla sido Presidente de Nueva Granada

y el citado doctor Mariano Arosemena, médico eminente, autor de un luminoso estudio sobre la fiebre amarilla, profesor que fue en la Facultad de medicina de la Universidad de San Marcos en Lima y de médico cirujano del Ejército del Perú.- Era, nada menos, que hermano de don Justo, nuestro verdadero grande hombre.

La actual ciudad de Colón se fundó, oficialmente el 27 de febrero de 1852, al colocar la piedra angular del edificio de mampostería que se levantó en la isla Manzanillo, destinado para servicio de oficina a la Compañía del Ferrocarril de Panamá.

Los ingenieros del ferrocarril aprovecharon la circunstancia de que el doctor Victoriano de D. Paredes, Encargado de Negocios de Nueva Granada en los Estados Unidos, atravesaba el Istmo y pusieron la fundación bajo su patrimonio, dándole a la ciudad por insinuación suya, el nombre de ASPINWALL, en honor de uno de los tres organizadores de la Compañía.

El doctor Paredes gozaba de simpatías entre la Compañía por haber sido él quien a nombre de la República había celebrado en Bogotá en 1850 el contrato para la construcción del ferrocarril de Panamá. Era un hombre distinguido; como representante en las Cámaras Legislativas de Nueva Granada, fue partidario del general José Hilario López, en la borrascosa sesión que la historia llama del **7 de marzo**. — Como secretario de Relaciones Exteriores del general López, puso su firma a la Ley que creó el Cantón de Soto, hoy provincia de Coeló, en el Istmo de Panamá.

El lugar para fundar la ciudad fue escogido por el coronel Hughe y presenciaron aquel acto solemne don Victoriano de D. Paredes, en representación del gobierno de la República, John L. Stephens, Pdte. de la Compañía del Ferrocarril, Jorge Law, otro de los directores de ella, M.C. Syory, notable comerciante de Nueva York y gran número de trabajadores.

Stephens había propuesto en el acto de la fundación que se le diera el nombre de **ciudad Paredes**, honor que declinó enseguida el representante oficial, y continuó llamándose **ASPINWALL**.

Existente ya la ciudad, los trabajos de la vía férrea se adelantaron con celeridad, hasta que el 30 de enero de 1855, los trenes del Ferrocarril llegaron por primera vez a las riberas del Pacífico, haciéndose desde ese día viajes regulares entre uno y otro océano y dejando unidas para siempre, por brazos de hierro y lazos de amor, la ciudad de Colón y la ciudad de Fernández de Córdoba.

...No obstante, el elemento extranjero continuó llamando ASPINWALL a la ciudad del Atlántico; pero el Gobierno de Colombia, presidido en 1890 por el doctor Carlos Holguín, descoso de hacer respetar la voluntad de la Cámara Provincial de Panamá decretó la medida radical y patriótica de que toda correspondencia o mercancía que se enviara a ASPINWALL, fuera devuelta al puerto de procedencia, pues no venía dirigido a Colón, que era el nombre oficial de la ciudad.---

Ese es, a grandes rasgos, el origen de esta ciudad y la estabilidad de su nombre. En setenta y seis años que apenas tiene de existencia, es posible que todavía viva alguna de las personas que asistieron a su fundación. En tan corto tiempo ha tenido prosperidad y ha tenido decadencia; ha sentido la potencia del cerebro humano y la potencia extraordinaria de hercúleas fuerzas materiales; ha visto las llamas arrasarlo sus edificios y levantarse de nuevo, como el fenix de la fábula, de sus cenizas calientes; la sangre de sus hijos, en luchas injustificables, ha corrido en su recinto y el patíbulo espeluznante se ha levantado en sus calles; ha escuchado el eco del remo de la piragua indígena y la sirena trepidante de la mole oceánica. Todo eso has visto tú ¡oh ciudad trabajadora y gentil antesala dorada de la República! --- Tú, que ensanchas los pulmones con aires puros que vienen de tus montañas cercanas y tienes brisas suaves que hacen rodar a tus plantas las espumas marinas, tú, que despiertas alegre cuando la locomotora anuncia estrepitosa la faena diaria y recibes, en el éter, en guirnalda de humo, abres los brazos y aceptas los aluviones migratorios que de todas partes llegan, de oro y de cieno; que tienes en tu seno todas las razas, todas las lenguas, todas las libertades lícitas; tú, que tuviste admiración por Lesseps, gratitud por Goethals y Gorgas y que recogiste, como madre amantísima, el último aliento de Justo Arosemena, el grande! Para ti son nuestros votos, ciudad nobilísima, sede hospitalaria, en este día clásico en que con la inauguración de un soberbio edificio para los representantes de tu pueblo, se rememora el día de Stephens, el día de tu fundación. Y así como te saludan las banderas de todas las naciones, en las naves que pasan frente a tí, así tendremos siempre nuestra bandera, la bandera de la Patria, flameando en alto, en lo más alto de esta casa del pueblo, para que diga a todas las naciones que ella es soberana y que amándote a tí, amamos los panameños lo que es más caro; y defendiéndote a tí, con cerebro y con brío, defendemos una joya valiosísima de nuestra madre común.---

Héctor Conte Bermúdez.

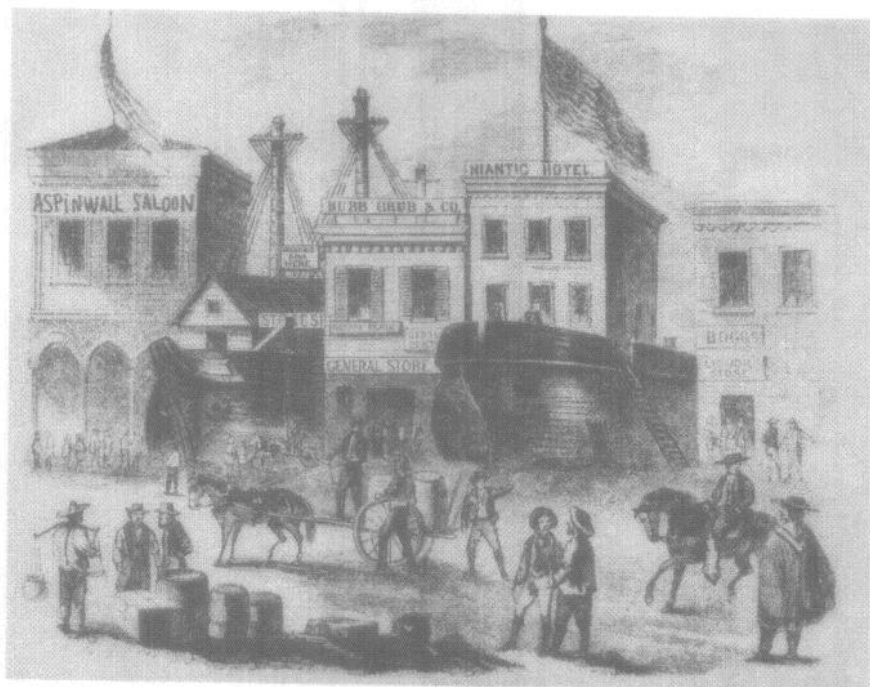
ASPINWALL
seudonombre de la ciudad de Colón

MAX SALABARRÍA PATIÑO

Sólo un conocimiento imperfecto de la historia de la ciudad de Colón puede explicar la afirmación de que en un principio su nombre fue “Aspinwall”. Se sigue repitiendo la mentira histórica que “en vista de que el gobierno de Colombia rehusó reconocer este nombre la población fue rebautizada con el nombre de Colón”. (Ver “El Ferrocarril de Panamá”, por Arturo D. Melo S., pág. B-8, de Opinión, El Universal, 23/2/2000).

Cuando Victoriano de Diego Paredes –quien era santandereano (de Santander, Colombia) y no panameño, como erróneamente dice Eduardo Lemaitre en el libro Panamá y su separación de Colombia- pretendió darle a la ciudad el nombre de Aspinwall, en zalamera convivencia con los directores de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, el 27 de febrero de 1852, ya la población tenía el nombre de Colón, por orden de la Cámara Provincial, el único organismo autorizado por Ley de la República de la Nueva Granada (que así se llamaba el país entonces) para darle nombre a las poblaciones en el istmo de Panamá.

Fue el panameño Mariano Arosemena Quesada (médico-cirujano, profesor de Medicina en la Universidad de San Marcos Lima y, por más señas, hermano de don Justo Arosemena) quien propuso el nombre de Colón para la ciudad que, por efecto de construcción del ferrocarril transístmico, habría de surgir en la costa atlántica del Istmo; ello, en homenaje al navegante genovés que ancló su flota en una de las ensenadas contiguas a la isla Manzanillo, desde el 26 de diciembre de 1502 hasta el 3 de enero de 1503, mientras en una de las playas de lo que hoy es la ciudad de Colón, se carenaban los fondos de La Galleja (una de las cuatro carabelas del Almirante en su cuarto y último viaje) y se cerraban sus vías con alquitrán.



Dibujo de como interpretó un viajero anónimo su visita a la población de Aspinwall (Colón) en la década de 1850.

La ordenanza por la cual se le dio nombre a la ciudad tiene fecha de 10 de octubre de 1850 y se hizo efectiva dos días después, apenas a cinco meses y diez días de haberse iniciado la limpieza de la isla Manzanillo (limpieza que constituyó la fase preliminar de la construcción del ferrocarril), y un año, cuatro meses y quince días antes del fraudulento bautizo “aspinwallino”.

Las autoridades del país, los ciudadanos neogranadinos o colombianos y, en particular, los istmeños y los colonenses auténticos, jamás dieron por bueno el nombre de Aspinwall para la ciudad. Los que insistieron en usarlo, al margen siempre de la Ley, eran extranjeros, sobre todo estadounidenses y súbditos británicos procedentes de Jamaica y las Antillas Menores.

Cuando, a mediados de 1853, los Estados Unidos de América nombraron su primer cónsul en Colón (Chagres había sido hasta entonces el asiento de los funcionarios consulares estadounidenses en el litoral atlántico del Istmo), el gobierno neogranadino le negó el exequátur, porque en las letras patentes se designaba “Aspinwall” como su destino, y este lugar –subrayaba la

cancillería bogotana— no existía ni jamás existió en la República de la Nueva Granada. La secretaría de Estado en Washington tomó nota e hizo la corrección pertinente, con mal disimulado disgusto. Nunca hubo cónsul estadounidense asignado en “Aspinwall”. Todos desde el primero hasta el último —desde 1853 hasta hace unos cuantos años, cuando la oficina consular cerró sus puertas— fueron asignados a Colón.

En 1866 el general bogotano Pedro Alcántara Herrán, de paso por el Istmo, trató infructuosamente de que las autoridades competentes del Estado Soberano de Panamá, le cambiaran el nombre a la ciudad de Colón por el de Aspinwall. La Asamblea Legislativa del Estado Soberano sencillamente desestimó la solicitud del general, de quien se sabía que tenía amistad íntima con el presidente de la Panamá Railroad Company, desde 1848, cuando en representación del gobierno neogranadino le tocó traspasar a la empresa mencionada el contrato Klein de 1846, para la construcción del ferrocarril.

En 1890 el presidente Carlos Holguín, de Colombia, ordenó por decreto ejecutivo, devolver al lugar de origen toda correspondencia que llegara a la ciudad de Colón con otro nombre.

Así se le puso fin al desconocimiento del nombre oficial de la ciudad, alentado por los dueños del ferrocarril. **NO HUBO CAMBIO DE NOMBRE.** Se equivocan los que suponen lo contrario, como se equivoca Gerstle Mack (La tierra dividida, Editorial Universitaria, Panamá 1978, pág. 146) cuando dice: “Desde entonces, el nombre oficial ha sido el de Colón”. ¡Error!, la ciudad de Colón nunca cambió de nombre.

El historiador y geógrafo brasileño Miguel María Lisboa estuvo en el Istmo en 1853, y anotó en su relación de viaje: “Aspinwall es el nombre de un rico armador de Nueva York... y causa indignación que se intente preferir su apellido al del gran hombre que descubrió América”.

En febrero de 1857, a raíz de las reclamaciones de los Estados Unidos de América por el Incidente de la Tajada de Sandía ocurrido en Panamá el 15 de abril de 1856, escribió don Justo Arosemena —el más ilustre de los panameños de todos los tiempos— en *El Tiempo*, de Bogotá: “... (los yanquis) que pasan por el Istmo o se establecen en él, se afanan por suscitar dificultades de todo género a fin de hacer imposible en el Estado todo gobierno que emane de los nacionales... Por eso desconocen la autoridad

nacional empezando por rechazar el nombre de Colón, que la Ley istmeña ha señalado a la nueva ciudad fundada en la isla Manzanillo”.

Francisco Peris Mencheta, el periodista español que en 1886 entrevistó en Colón a Antonio Maceo, el Titán de Bronce de la independencia cubana, dejó escrito esto en su libro De Madrid a Panamá: “Todo el afán de los americanos (estadounidenses) es lograr un imposible: que desaparezca de allí el nombre de Colón y sea reemplazado por el de Aspinwall”.

La fecha de la ceremonia inaugural de la ciudad de Colón, celebrada oficiosamente por los directores de la Compañía del Ferrocarril y el señor Paredes, sigue siendo motivo de polémica histórica. No es cierto que haya quedado clara y definitivamente establecido que fue el 29 y no el 27 de febrero de 1852. Pero esto es tema para uno o dos artículos más.

W.H. Aspinwall, naviero y constructor del Ferrocarril de Panamá

RUBÉN D. CARLES OBERTO

William H. Aspinwall *financista de Nueva York, fue uno de los fundadores de la Compañía del Ferrocarril de Panamá. Fue él uno de los primeros en reconocer la importancia de la costa oeste, y un año antes de que se descubriera oro en California estableció para el servicio de correos una compañía naviera entre California y el Istmo de Panamá.*

Hoy, a la distancia de los cien años transcurridos desde el 29 de febrero de 1852, día en que se inauguró la ciudad de Colón, la figura de William H. Aspinwall crece vigorosa y su obra impercderable lo acredita como uno de los más destacados servidores del Istmo de Panamá.

Corría el año de 1848 cuando el congreso de los Estados Unidos preocupado por el aislamiento en que estaban las poblaciones de la costa occidental, autorizó la organización de dos líneas de vapores que conectarán New York con Chagres y Panamá con California y Oregón a fin de movilizar a través del Istmo el correo y los pasajeros que viajaban de una costa a otra de los Estados Unidos.

Con tan incitante demanda del Congreso de su país, George Law y William H. Aspinwall, organizaron sendas líneas de vapores, correspondiéndole a Aspinwall y a su asociado Alsop y Chauncey la línea naviera del Pacífico cuyo futuro era incierto, pues aún no se había lanzado sobre California la avalancha de los buscadores de oro.

La primera de estas compañías inició su carrera con el buque a vapor Falcón que llegó a Chagres en diciembre de 1848.

El 5 de octubre de ese mismo año el buque "*California*" fue al mar rumbo a Panamá seguido del "*Oregón*" que eran los primeros barcos puestos en servicio del lado Pacífico, anclando el "*California*" en la bahía de Panamá en enero de 1849.

Pero mientras que las vías navieras conectadas con el Istmo habían mejorado notablemente, aumentando el número de vapores en uno y otro mar, el camino de Panamá a Chagres continuaba siendo la pesadilla horrorosa de los viajeros que iniciaban su marcha en la ciudad de Panamá a lomo de mulas hasta el puerto fluvial de Cruces, en donde se embarcaban en bongos que los trasportaban al puerto de Chagres, después de cuatro días de sofocación e insomnio, mortificados siempre por nubes de mosquitos propagadores de fiebres mortales.

Para remediar tales condiciones y al mismo tiempo para lograr grandes ganancias, Aspinwall resolvió poner en ejecución la idea de construir el ferrocarril que tenía en proyecto desde 1845 y el cual debía unir las dos costas del Istmo y daría comodidades a los viajeros, completándose de esta manera la línea de comunicación entre San Francisco y New York a través del Istmo de Panamá.

Incansable en sus propósitos, el gran economista y hombre de empresas se asoció a Henry Chauncey y John L. Stephens para proponer y contratar con el gobierno de la Nueva Granada la construcción del ferrocarril de Panamá.

Iniciados los trabajos en mayo de 1850 fueron terminados el 27 de enero de 1855 fecha en cuya noche se colocó el último riel en Summit: El día siguiente una locomotora pasaba de un mar a otro y quedaba realizado el proyecto que fue la aspiración de los Jefes de Estado y de lo más prestigiosos ingenieros del siglo XIX.

Por eso cuando se viaja a Colón y se siente el trepidar de los carros del ferrocarril y la sirena del tren que se afana en callar la voz ronca de los vapores que cruzan el Canal, se medita en los méritos y la gloria imperecedera de William T. Aspinwall, cuyo nombre bien se merecía esta ciudad atlántica que surgió del mar al conjuro de su espíritu constructivo y luchador.

Gloria a tí, Aspinwall, abuelo centenario de esta ciudad de Colón.

*

* *

LOS PRIMEROS TRABAJADORES EN LA ISLA MANZANILLO

A excepción de las ciudades de Puerto Armuelles y Almirante establecidas por Compañía Fruterías, Colón es la ciudad de más reciente fundación en el Istmo aún considerando como tales hasta poblaciones de segunda y tercera categoría en la República.

La ciudad de Colón no tiene envejecidos antecedentes históricos de ninguna naturaleza; surgió del mar recostada sobre la parte oriental y fangosa de la isla Manzanillo al golpe de las piquetas de los primeros obreros que la Compañía del Ferrocarril desembarcó en sus playas en mayo de 1850.

Relatan los crónicas de aquella época que los primeros macheteros encargados de derribar los manglares de esta isla salvaje y en su mayor parte pantanosa, tuvieron que hacer sus campamentos en viejos cascos de buques anclados mar afuera para evitar la cometida ponzoñosa de miríadas de mosquitos.

Bajo lluvias torrenciales, pues en esta sección del país llueve copiosamente todos los días del año, los ingenieros Baldwin y Trautwine hicieron el trazado de la línea del ferrocarril, atravesando ciénagas y pantanos, metidos en el agua arriba de la cintura.

Para alcanzar la solidez del suelo y unir la isla con la tierra firme hubo necesidad de cegar el brazo de mar que en aquella época unía Folks River con Cristóbal.

Trazada la línea del ferrocarril en sus primeras millas, los constructores aceleraron el tiraje de la vía para comenzar el acarreo de tierra y piedras con que rellenar los pantanos que rodeaban la costa firme por todas partes.

Sobre un camellón que partía desde el norte de la isla en el sitio en donde están hoy situados el hotel Washington y el Muelle 3, que formaron en su origen la estrecha faja de costa firme y rocosa, comenzaron a correr los carros hasta Gatún, pequeño caserío situado a orillas del río Chagres.

Pero los trabajos realizados en estas primeras millas cubiertas de bosques pantanosos, habían consumido el millón de dólares que constituía el capital de la Compañía.

En momentos tan decisivos para la suerte del ferrocarril, un suceso inesperado vino a resolver las dificultades que afrontaba la compañía para

conseguir nuevos fondos y seguir adelante la construcción de la obra. En noviembre de 1851, dos barcos arribaron a Chagres para desembarcar pasajeros que debían subir por la vía del Chagres rumbo a California. Su desembarco en Chagres fue imposible por lo agitado del mar y los intentos para realizarlo culminaron con el volcamiento de los botes y la pérdida de algunas vidas.

En vista de que la tormenta y el mal tiempo arreciaban, los barcos buscaron refugio en las aguas más tranquilas de la bahía de Limón (Navy Bay), distante pocas millas de Chagres. Ya frente a la isla desierta de Manzanillo, los pasajeros vieron a lo lejos correr las máquinas del ferrocarril y al informarse que avanzaban siete millas hasta alcanzar Gatún en las orillas del río Chagres, todo se empeñaron en desembarcar en la isla para ser transportados, aunque fuera en los vagones empleados para el acarreo de la tierra hasta la población de Gatún, en las riberas del Chagres, en donde tomarían los botes para navegar río arriba hasta el sitio de Cruces.

Este feliz suceso inesperado sirvió a la Compañía como la mejor propaganda en los Estados Unidos, pues tal noticia se propagó por todas partes entre los capitanes de los barcos y los pasajeros que estaban ansiosos de acortar las distancias y disminuir los peligros en su viaje a través del Istmo.

Desde esa fecha no recalaban más los barcos en el puerto de Chagres, descubierto e incomodo, pues Colón en la desierta isla Manzanillo, era el nuevo puerto abierto y habilitado para el tránsito transistmico.

*

* *

INAUGURACIÓN DE LA CIUDAD DE ASPINWALL.

29 de febrero de 1852

Transcribieron el artículo publicado en el Panama Herald el 9 marzo de 1852.

“Una interesante ceremonia tuvo lugar en Bahía de la Marina el 29 del mes pasado, febrero de 1852, con motivo de la colocación de la piedra angular del primer edificio sólido en la isla Manzanillo, destinado a las oficinas de la Compañía del Ferrocarril.

“El edificio es de veintiséis pies de frente por 56 de fondo, a prueba de fuego, y contiene una gran bóveda para especies. Además de los funcionarios de la Compañía, trabajadores y residentes que han de establecerse en el lugar, vimos al señor Paredes de Cartagena y a George Law, propietario de la línea de vapores del lado del atlántico del Istmo.

“El señor Stephens, presidente de la Compañía, presentó al señor Victoriano de D. Paredes de Relaciones Exteriores de Nueva Granada, y actualmente en viaje a los Estados Unidos como Ministro ante ese país, con quien él, el señor Stephens, tuvo el honor de negociar en Bogotá el actual contrato para la construcción del Ferrocarril a través del Istmo. El señor Stephens dijo que él se había valido de la oportunidad de la visita del señor Paredes para pedirle que colocara la piedra angular del edificio que ahora está en proceso de creación, y para ponerle el nombre de Aspinwall a la nueva ciudad.

“El señor Law, en su carácter de Director de la Compañía, y a nombre de ésta, expresó su gran satisfacción con el nombre propuesto. Continuó hablando durante algunos momentos, ofreciendo a los asistentes muy sinceras y expresivas manifestaciones.

“El señor Webb, a nombre de los ciudadanos de la isla Manzanillo, aceptó el nombre propuesto.

“El señor Stephens expresó su agradecimiento y dijo que viniendo de los distinguidos caballeros de la Nueva Granada y apoyado por los principales y más influyentes Directores, no vacilaba en aceptar, a nombre de la Compañía, el nombre propuesto, y que se sentía satisfecho de que se hubiera escogido un nombre tan apropiado que diera lugar a una satisfacción general.

“El señor Paredes depositó entonces dentro de la piedra angular una caja de cobre contentiva de un relato de este acontecimiento, copia del contrato con la República de Nueva Granada, un ejemplar del New York Herald de 9 de febrero de 1852, y una moneda de Estados Unidos, Francia, Inglaterra y Nueva Granada.

“La concurrencia se disolvió luego de dar tres hurras por la nueva ciudad de Aspinwall, tres por el Presidente, tres por el señor Law, y tres por la Nueva Granada. **

(**) Tomado del “PANAMA HERALD” del 9 de marzo de 1852.

Sin embargo, la inauguración de la ciudad atlántica con el nombre de Aspinwall dio origen a controversias políticas e internacionales. Es el caso que, al buscar nombre para la nueva ciudad, la Cámara Provincial de Panamá había adoptado el de Colón, propuesto por el Dr. Mariano Arosemena. Un año después de la expedición de la ordenanza dictada por la Cámara Provincial, la cual tal vez no era conocida, los ingenieros del ferrocarril aprovecharon la presencia en el puerto, del Dr. Victoriano de D. Paredes, Encargado de Negocios de Colombia en los Estados Unidos, para bautizar la nueva ciudad con el nombre de Aspinwall.

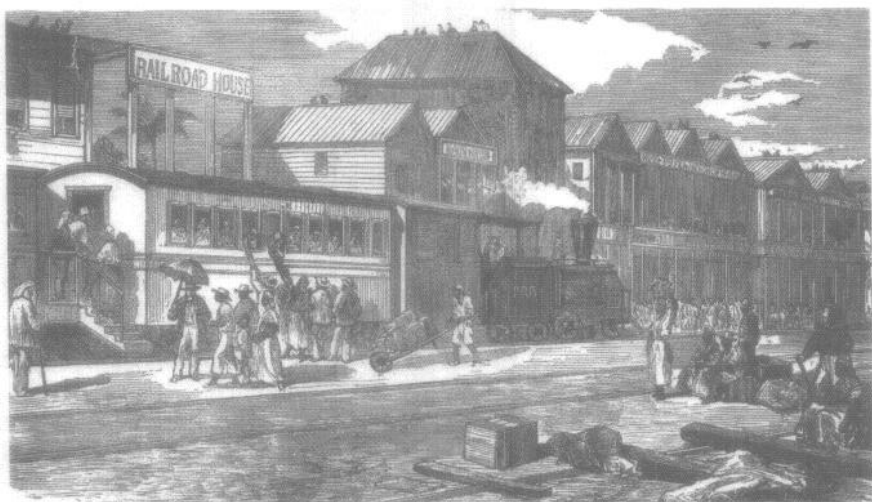
Y este hecho, inusitado y arbitrario, no fue bien visto por la Cámara provincial de Panamá, la cual protestó por el cambio de nombre, pues si bien el Sr. Aspinwall era merecedor de tal distinción, no había razón para preferir su nombre al del ilustre Almirante, descubridor de Castilla del Oro.

Por muchos años los norteamericanos dieron a esta ciudad el nombre de Aspinwall, pero los demás extranjeros, como los nacionales, usaban naturalmente el nombre oficial, Colón. Y no faltaban casos en que se empleaban simultáneamente, los dos nombres Colón - Aspinwall.

Con el andar del tiempo el gobierno de Colombia dispuso para poner término a esta controversia y mantener en firme el nombre de Colón, dado a la ciudad por una ordenanza de la Asamblea Provincial de Panamá, que toda correspondencia dirigida a Aspinwall se volviese por el correo siguiente al lugar de su procedencia para obligar así que en lo sucesivo fuese dirigida a Colón.

La Isla que se transformó en Ciudad

ERNESTO J. CASTILLERO



Estación del Ferrocarril en Colón - Panamá

Cómo era Colón en el siglo XIX

El Dr. Justo Arosemena con pluma maestra pinta el panorama de Panamá, a mediados del siglo pasado, en el instante en que se operó la transformación del Istmo desde el punto de vista económico, social, cultural, etc.

“Hasta el último día de 1848 –dice el eminente jurista– la provincia de Panamá⁽¹⁾ había llevado una existencia

(1) Por la Constitución granadina de 1843, la República de Nueva Granada se dividió en Provincia, Cantones y Distritos Parroquiales. En el Istmo de Panamá hubo dos Provincias: la de Panamá y Veraguas. Más tarde se dividió en cuatro Provincias: Panamá, Veraguas, Chiriquí y Azuero. Cuando en 1855 fue aprobado por el Congreso el Acto Adicional de este año, la división provincial desapareció, surgiendo el Estado Soberano de Panamá, que comprendía todo el territorio istmeño.

pobre, pero tranquila. Esperanzada en la venida de mejores tiempos, se entregaba a sus ilusiones, trabajaba para vivir, gozaba poco, se afanaba menos, y poseídos todos sus habitantes de un espíritu de paz, de benevolencia y aún de desprendimiento, daban muy escasa tarea a las autoridades públicas, cuya acción por lo mismo no era costosa y no exigía de los contribuyentes grandes sacrificios.

“El desembarco de los españoles en el nuevo mundo no causó tal vez mayor sorpresa que la experimentada por la ciudad de Panamá cuando el 1° de enero de 1849 vio entrar por sus puertas una corriente de emigrantes norteamericanos, en vía para la región donde acababan de hacerse descubrimientos fabulosos del más codiciado de los metales.

“Panamá pobre y modesta; Panamá con cinco mil habitantes, aunque con grandes recursos y nebulosas esperanzas; Panamá apacible y perezosa, donde un hombre pasaba sus días satisfecho con 20 centavos, que no ganaba tampoco fácilmente, sintió una conmoción viva y desconocida. Tres mil personas llenas de dinero y que animaban todos los consumos en una proporción muy superior a lo que ese mismo número de habitantes nativos hubiera hecho calcular, se acomodaron detrás de sus muros, en donde permanecieron por largos meses preparando su segunda navegación hacia la región de los ensueños.

“No es fácil concebir la revolución moral e industrial que los nuevos huéspedes produjeron en el tramo de uno y otro mar con sólo el talismán de su presencia. Todos los objetos adquirieron un precio cuatro o seis veces mayor que antes, despertóse la codicia de una manera alarmante, hicieronse más frecuentes las ocasiones de pendencia entre dos razas que siempre han simpatizado poco, y la estadística criminal dio guarismos tan crecidos como eran las ganancias de los industriales.

“Semejante estado de cosas no sufrió alteración notable durante mucho tiempo. La autoridad pública tuvo que aumentar sus quehaceres en proporción justamente de la pérdida de la moralidad...”

Una de las consecuencias que sobrevinieron a causa de esa avalancha de emigrantes que se precipitó sobre el Istmo, para ir a “El Dorado” californiano, ya la hemos dicho, fue la construcción del ferrocarril interoceánico; y la otra, la fundación y rápido crecimiento de la ciudad de *Colón* como necesidad de la empresa del ferrocarril, de tener en la costa atlántica una ciudad-puerto que la pusiese en contacto con las líneas de navegación de ese océano.

Pero, conforme el tráfico a través del Istmo adquirió mayor intensidad, mayor fue también la prosperidad de los puertos terminales del ferrocarril: *Panamá* y *Colón*, sobre los que se derramaba el oro de diversos conceptos y no poco por los vicios de los aventureros que transitaban por nuestros territorios, etc.

Según las estadísticas, en la primera década (1855-1865) después de la inauguración del ferrocarril, cruzaron de un océano al otro el país, 396,032 individuos, \$501.218.748 en oro \$147.377.113 en plata, \$5.150.010 en joyas y \$19.062.567 en billetes, a más de 615.535 toneladas de correo, equipajes y mercaderías⁽²⁾.

El transporte por tren resultó desde el principio excesivamente alto en comparación con lo que se estaba cobrando por milla en otros países. La empresa estableció una tarifa de \$25 por pasaje de una persona en un viaje reducido a tres o cuatro horas y un recorrido de 47 millas, poco más o menos. Por conducción de estatuas, órganos y cualquier artículo de lujo, como sedas, perfumes, sombrero de mujer, naipes, etc. se cobraban 50¢ por pie cúbico, lo mismo que por una damajuana vacía. El oro acuñado o en polvo y en cualquiera forma, tenía un gravamen de la cuarta parte. No es de extrañar, por tanto, que la empresa lograra en los diez primeros años una ganancia neta de \$650.000 anuales y en los cinco siguientes de un millón en cada uno.

La ciudad de *Colón*, desde sus inicios, constituyó un centro internacional donde individuos de todas las razas de la Tierra parecía que se hubiesen dado cita en sus enlodadas calles. Tenía apenas un cuarto de siglo de fundada, cuando contaba ya con 4.000 vecinos permanentes, distribuidos en dos barrios separados: el de los blancos –jefes y funcionarios– de la Compañía, por lo regular en un lugar alto de suelo firme y seco, con casas de madera, calicanto o ladrillo, de aspecto limpio y sano, el otro, habitado por jornaleros, los negros y gente pobre, lo constituían tres hileras de humildes y rústicas casuchas

(2) Datos tomados de LA ESTRELLA DE PANAMÁ, el 25 de mayo de 1867.

fabricadas de retazos de tablas, pedazos de zinc, barro, etc. situadas paralelas a la estación del ferrocarril, erigidas sobre el pantano pestilente e infecto y se caracterizan por el desaseo, pues los habitantes sin escrúpulos ni noción de higiene lanzaban a la calle los desperdicios y las inmundicias que los perros, los cerdos y los gallinazos se disputaban. En esta sección de la ciudad estaban las tiendas de comercio barato, las cantinas y los numerosos garitos que en las horas de la noche funcionaban y eran teatro de riñas, escándalos y crímenes que dieron triste fama en aquella época a la naciente urbe istmeña.

Para dar salida al mar de las aguas pútridas de los manglares que rodeaban la población, se hicieron entre ambos barrios amplios canales en cuya superficie se paseaban los lagartos que se alimentaban con los detritus arrojados de las casas.

En los años floridos de la California, en que se reunían en Colón comerciantes, mineros, caballeros de industria, aventureros de toda laya, chinos e indostanes del Asia; negros de las Antillas, indios y mestizos de América, coolies de la India, moros del norte de África y arios de Europa en busca de la fugitiva fortuna, en una palabra, la hez de la Humanidad, no había casa que no fuese hospedería o garito donde tenían lugar escenas repugnantes de orgia y asesinatos, riña con armas, escándalos y actos crapulosos que eran vergüenza de las personas serias y honradas.

Las condiciones de Colón en el lustro subsiguiente, a pesar de haber pasado el periodo de "Gold Rush", se mantuvieron en el estado de descomposición en que se encontraba al principio, según lo relata en su libro "EN VIAJE" un diplomático argentino que pasó por el Istmo en 1882 y tuvo oportunidad de palparlas. Dice su autor don Miguel Cane,⁽³⁾ lo que sigue:

"¿Os habéis alguna vez forjado la idea de lo que debieron ser aquellas ciudades de Levante en el siglo XVI donde se aglomeraba el comercio de dos mundos? ¿Os figuráis el aspecto de los bajos barrios de Shanghai en el día. Algo confuso, las razas de los cuatro vientos

(3) Don Miguel Cane, personalidad internacional argentina, político y filólogo, fue nombrado por el gobierno de su patria para presidir la primera misión diplomática acreditada en Venezuela y Colombia. Entre los escritos que dejó se cuenta un pequeño volumen que tituló *EN VIAJE*, reeditado en 1903 con la significativa dedicatoria: "Al pueblo colombiano, en estos momentos de amargura, dedica la reedición de este libro como homenaje de respeto y cariño". Fue con motivo de la emancipación de Panamá en ese mismo año. En 1909 hizose otra edición. De las páginas de ese libro de gran interés e instrucción, desglosamos las que damos a conocer aquí sobre la ciudad de Colón en 1882, tal como la vió el diplomático del Plata.

aglomeradas, multitud de idiomas que se entrecrocaban con sus términos más soeces, los vicios de Oriente codeando a los de Occidente y asombrándose tal vez de su analogía, la vida brutal del que quiere indemnizarse en diez días del largo secuestro de la travesía, las innobles mujeres, únicas capaces de sonreír a los hombres que allí vienen a caer de todos los rumbos, como en un profundo *ágout* ... He allí la impresión que me hizo Colón.

“Los americanos y los ingleses designan este punto en sus cartas y obras geográficas con el nombre de *Aspinwall*, como si el vulgar yanki que construyó las líneas férreas a través del Istmo fuera capaz de obscurecer el nombre del ilustre genovés y tuviera más título a gloria póstuma.

“Colón es un hacinamiento de casas sin orden ni plan; su simple aspecto acusa su naturaleza de ciudad transitoria plantada allí por una necesidad geográfica, pero sin porvenir propio de ningún género. El clima es mortífero para el europeo, que escapa difícilmente a las fiebres palúdicas formadas por las emanaciones continuas que un sol de fuego hace brotar de las aguas estancadas en todo el trayecto de Colón a Panamá. La villa se formó durante la construcción del camino de hierro que atraviesa el Istmo; los yankis derramaron el oro en grande, pero, como los franceses de hoy, poblaron también los cementerios. Al primer golpe de vista se ve la intención de sus habitantes, el deseo del lucro rápido flota ante sus ojos. Toda esa gente vive en la condena de la necesidad, sin apego al suelo, detenida en su mayor parte por el hábito que embota y es capaz de ligar al hombre hasta con la prisión...

“Mi impresión al descender a tierra, solo, sin conocer a nadie, en medio de aquella atmósfera pestilencial, fue la más desagradable que he sentido en todos mis viajes. A los diez minutos tuve el ímpetu de volverme a bordo, instalarme de nuevo en mi cabina y seguir a los pocos días viajes para Europa. Reaccioné recordando el deber de estudiar de cerca el Canal de Panamá, para informar a quien correspondía, y seguí adelante. Una sola calle habitable; a cada dos pasos un bar-room americano, los mostradores de estaño, las llaves

de cerveza, botellas, vasos de toda forma, manojos de canutos pajizos y lista interminable de bebidas heladas inventadas por los yankis. Todas esas casas cuajadas de marinos ebrios, soeces, tambaleándose. Aquí, un hotel; entro y a los pocos instantes salgo a la calle asfíxiado...

"He dicho ya que Colón se compone casi en su totalidad de una sola calle, pero he olvidado mencionar que a lo largo de la misma corre una especie de recoba para proteger las entradas contra las lluvias frecuentes. Me paseaba bajo ella al caer las primeras sombras y me llamó la atención que delante de cada hotel, de cada bar-room, de cada puerta, un individuo sacaba una pequeña mesa de tijera, se instalaba ante ella, encendía un farol, arreglaba en un semicírculo artístico algunas decenas de pesos fuertes en plata y comenzaba a batir con estruendo un enorme cuerno provisto de dados. De los buques amarrados a la orilla, una vez dieron las siete, empezó a salir una nube de marineros y oficiales, contramaestres, etc., que pronto obstruyeron las vías, formando grupos compactos delante de cada mesa. Como si un soplo hubiera animado el barro y formado con él cuerpo de mujeres, brotaron del suelo en un instante centenares de negras, mulatas, cuarteronas lívidas descalzas en su mayor parte, ebrias, inmundas, que a su vez atraídas por la fascinación del juego, se agolpaban alrededor de las mesas, rechinaban los dientes cuando perdían y asaltaban a los marineros tambalcantes, pidiéndoles, en un idioma que no era inglés, ni francés, ni español, ni nada conocido, una de esas monedas de a real que los americanos llaman *dime*.

"Los bar-room estaban llenos; no se oía más que la voz ronca y gutural de los negros de Jamaica, la eterna blasfemia del marinero inglés y el hablar soez de algunos gaditanos. Salían y en la primera mesa arrojaban una moneda, luego otra y una vez exhaustos, la emprendían con el vecino, las navajas relucían y sólo con esfuerzo era posible separarlos. Uno rodaba en el barco, dos o tres mujeres ebrias bailaban al son de un órgano en el que un italiano con cara de mártir, tocaba una canción desahogada. Un calor sofocante y una atmósfera insoportable como el

ruido, las maldiciones, el sarcasmo, la eterna pelea con el banquero que iba más a prisa a medida que veía a sus parroquianos más a punto... y yo, reclinado en el pilar, preguntándome que hacía entre aquel mundo, verdadero *sabat* moderno y tanteándome para persuadirme que no soñaba. He allí *Colón*, una licencia, una libertad absoluta para todos los vicios y las degradaciones humanas. El que paga un pequeño impuesto tiene el derecho de establecer un tapete al aire libre ¡y que tapete! La explotación, el robo más escandaloso al marinero ignorante como una bestia y que, bajo los vapores del aguardiente se deja despojar del premio de un año de labor, jugando su vida en las tormentas. ¡Esas mujeres, sobre todo; esas mujeres, asquerosas arpías, negras y angulosas, esparciendo a su alrededor la mezcla de su olor ingénito y de un pacholí que hace dar vuelta al estómago!”.

En el *Colón* del Siglo XIX dos grandes calamidades se desataron con los más funestos resultados para la incipiente ciudad: el bandolerismo y la fiebre amarilla.

La concurrencia en el país de tantos aventureros de fuera desató una ola extraordinaria de bandolerismo que sentó sus reales desde mediados del siglo en los alrededores del camino transistmico antes de terminarse el ferrocarril, haciendo de tal incipiente ciudad de *Colón* un centro propicio para sus depredaciones y crímenes. La lenidad o la impotencia de las autoridades para refrenar el desbordamiento de malas pasiones y procurar restablecer el orden, llevó a los extranjeros residentes en *Colón*, norteamericanos en su mayoría, a constituir una “Comisión de Vigilancia” para perseguir, juzgar y castigar a los criminales, sin recurrir para la aplicación de las sanciones a las autoridades del país. Esta comisión, apoyada por un cuerpo de hombres armados y dispuestos a resistir hasta a los mismo poderes constituidos, tuvo como primer acto dar de azotes a un ladrón de *Colón*, y luego pretendió extraer de la cárcel pública a los presos para castigarlos a su manera, en lo cual encontró la oposición enérgica de los funcionarios judiciales de la ciudad. He aquí la resolución por la cual las personas que se constituyeron en Comisión de Vigilancia se invistieron a sí mismas de facultades para ejercer, al margen de la Ley, las funciones de jueces y ejecutores de la justicia a la vez:

“Por cuanto las autoridades de esta ciudad han declarado públicamente que les faltan los medios para proteger las vidas y propiedades de los habitantes de este pueblo;

“Y por cuanto repetidos actos de depresión y otros crímenes son perpetrados impúnemente; estando plenamente convencidos de que dichas vidas y propiedades no están, ni pueden estar seguras bajo la pretendida administración pública que tenemos”.

“Por lo tanto resolvemos solemnemente que nos comprometemos a resistir a toda futura depredación y a proveer nuestra seguridad por medio de una organización propia, sin recurrir a dichas autoridades, convencidos como estamos, de que tal recurso ha sido y es enteramente útil”.

“Resolvemos por último, comprometernos individual y colectivamente sostenernos recíprocamente con nuestras vidas y propiedades, y con todos los esfuerzos de que seamos capaces como hombres, contra cualquiera resistencia que se intente hacer a nuestra autoridad, mientras subsista esta organización”.

El presidente D.C. Queen

El secretario F.E. Foster

Con relación a las anteriores declaraciones publicó La Estrella de Panamá el 24 de marzo de 1854 la siguiente información: *“Ya tenemos en Colón un Poder Judicial extranjero, una autoridad tumultuaria que se arroga y ejerce de hecho la facultad de juzgar y castigar a los ciudadanos con absoluta prescindencia y menosprecio de las leyes y de la autoridades de la República”.*

“Esta organización ha designado como miembros de esa Comisión de Vigilancia a los señores D.D. Benis, E. F. Foster y cinco personas más. El tejano Ran Runnels escogido como jefe efectivo, dio a la Comisión de Vigilancia un carácter de orden. En cooperación con el coronel Totem, Jefe del Ferrocarril y de los señores Charles Zachrisson y el coronel Gabriel Neyra, quienes organizaron un cuerpo de policía bajo su mando, que no sólo ejerció la vigilancia sobre la ciudad de Colón, sino que la extendió

por toda la línea ferrocarril, particularmente en el camino de Panamá a Cruces infestado de salteadores.⁽⁴⁾

Cuando el gobierno nacional, para terminar la anomalía administrativa que existía en el Istmo, asumió la obligación de garantizar las vidas y las propiedades de sus ciudades principales, Ran Runnels disolvió su cuerpo de seguridad el 1° de enero de 1855.

La fiebre amarilla, que antes no se había visto en Panamá, hizo su trágica aparición en nuestras costas en los primeros días del mes de enero de 1863, bajo la forma de una mortífera epidemia. Dotados de mayor resistencia fisiológica los nativos, pocos contrajeron la enfermedad, que por fortuna no fue mortal entre ellos, pero en cambio, entre los extranjeros se generalizó rápidamente resultados funestos para la mayoría de los contagiados. En el año de 1885 la peste llegó casi a su clímax cuando sólo en Colón perecieron 5,000 personas entre vecinos y forasteros que iban de tránsito. Verdad es que estaban en su apogeo las obras del Canal dirigidas por los franceses y en el Istmo existía una inusitada aglomeración de operadores ocupados en abrir la zanja. Día hubo, cosa extraordinaria, en que se recogieron en las calles hasta treinta cadáveres, víctimas de la peste. El cementerio de Mount Hope, situado en la falda de Monkey Hill (Colina de los monos) que fue iniciado por los americanos en 1860, y bendecido solemnemente por el Reverendo Obispo Stanley, de Honolulu, el 7 de octubre 1869, apenas bastaba para contener tantos cadáveres. Se asegura que en 1906, según el registro de la administración, se habían sepultado en el recinto de dicho panteón 20.000 personas.

En relación con ese campo santo, que aún existe en uso, el médico norteamericano Dr. Wolfred Nelson, que vivió en el Istmo de 1880 a 1885, en un libro que publicó en Nueva York en 1889, nos dejó sus impresiones en los siguientes términos: "A propósito del clima, de las enfermedades y las defunciones en esta región, diré unas pocas palabras acerca de Mount Hope o Monkey Hill, que ha venido a ser el lugar de descanso final de millares de personas. Es el cementerio de la ciudad de Colón. Mount Hope es su nombre bautismal y Monkey Hill es su denominación ordinaria. Allí se va en ferrocarril. Los trenes funerarios son una institución, como lo son de pasajeros o los de mercancías. A partir del 28 de febrero de 1881, comienzo de las obras francesas del Canal, miles y miles de obreros han

(4) Para mayores detalles acerca de las hazañas de este personaje en el Istmo, léanse en la revista LOTERIA N° 23, de octubre de 1957, sendos artículos del historiador don Juan Antonio Susto y del autor de este libro acerca de Ran Runnels.

sido enterrados allí. Durante dos etapas epidémicas de la fiebre perniciosa, se ha dicho que los entierros eran de 30 a 40 personas diarias, durante varias semanas.”

Hacia fines del siglo XIX, aunque en crecimiento había adquirido notable avance, en otros aspectos Colón no había alcanzado mucho progreso al decir del Dr. Eusebio A. Morales. Nos pinta este autorizado escritor un “Colón sin calles, donde había solo trazos de ellas, pero entre las dos líneas paralelas de casas que correspondían a ese trazado, no había comunicación directa. Las calles eran pantanos profundos por los cuales no podía transitar nadie. Para pasar de una casa a la de enfrente era preciso ir hasta la esquina en donde hubiera un puente endeble de tablas angostas que servía de comunicación con la orilla o acera opuesta. Las vías no tenían otro uso que el de servir de receptáculo de todas las basuras, inmundicias, cajas vacías, ollas rotas, muebles y ropa de gente fallecida que los vecinos arrojaban a ellas desde sus balcones y ventanas. No se veía por ningún lado un solo vehículo de ruedas, ni era posible usar ese sistema de locomoción en aquellos lodazales y pantanos profundos. La lluvia era incesante y nadie salía sin paraguas. El calor y la humedad eran opresivos y producían en el cuerpo una transpiración desagradable que daba la impresión de algo oleaginoso y sucio adherido a la epidermis.”

Eran los tiempos del Canal francés que, como atrás expusimos, había arrojado sobre el Istmo otra avalancha de obreros, dando vida nueva a sus ciudades costaneras, principalmente a Colón, donde el Conde Fernando de Lesseps, presidente de la Compañía del Canal, se hizo construir un hermoso palacete que no llegó a habitar pero que dio mucho realce a la ciudad. En las vecindades de la regia mansion comenzó a levantarse el elegante barrio de *Cristóbal* para los directores de los trabajos y jefes de la compañía canalera.

Colón disfrutó en esta época de los beneficios de muchos adelantos, uno de los cuales, y no de menos provecho para la comunidad, fue el establecimiento de su primera casa bancaria llamada “Exchange Bank of Colón”, sostenida por Waldo Field, Penso y Cía, a quienes se les extendió patente para fundarla el 13 de diciembre de 1866.

Tres lustros después, el 9 de enero de 1881, cuando los trabajos del Canal que realizaban los franceses comenzaban a adquirir auge ya, Lucien Napoleon Bonaparte Wayse, primitivo concesionario de la obra e Ingeniero

(5) Eusebio A. Morales. ENSAYOS, DOCUMENTOS Y DISCURSOS. Tomo II. *Colón Su Pasado y su Porvenir*.

Jefe de la misma, creyó necesario pedir autorización para abrir un banco de depósito y descuento con facultad para la emisión de vales. El 17 de junio recibió la licencia para operar la nueva casa bancaria, la cual fue bautizada con el nombre de "Banco Internacional del Istmo".

Siendo la mayor parte de los habitantes de Colón extranjeros, sobre todo americanos y jamaquinos, los dirigentes de la Compañía del Ferrocarril, cuyo credo religioso se inspiraba en el protestantismo, se preocuparon por construir de piedra sólida y a un costo de \$25.400 un templo para sus prácticas devotas, que llamaron *Iglesia de Cristo*, existente todavía, la cual recibió la consagración por el Obispo Potter, de Filadelfia, el 15 de junio de 1865.⁽⁶⁾ Para que hubiera mayor concurrencia al solemne acto religioso de la bendición, la Compañía suministró un tren que condujo gratis a los feligreses desde todo los puntos de la Línea. Numerosos católicos, que todavía no tenían iglesias, asistieron igualmente, oyendo el sermón y presenciando las ceremonias del culto.

En el año de 1853 hizo su aparición en Colón, el 2 de julio, el primer periódico de la localidad, titulado "ASPINWALL COURIER", un bisemanario en inglés y español, que fue la primera manifestación cultural de la nueva ciudad. Este periódico había sido el primer diario de la ciudad de Panamá, editado por el Dr. E.A. Teller, un canadiense naturalizado americano, bajo el título de "*The Daily Echo*", cuya vida en la capital duró del 8 de enero de 1852 hasta el traslado a Colón con el nuevo rubro. Se editaba en inglés con una pequeña sección en español. Subsistió algo más de tres años, hasta noviembre de 1857⁽⁷⁾.

Cuando desapareció el "Aspinwall Courier", ya hacía un año (1856) que se publicaba en Colón otro periódico redactado por el elemento jamaicano, titulado "EL CRIOLLO". Con motivo de un artículo salido en la entrega del 4 de enero de 1857, considerado ultrajante para él y los norteamericanos por el Cónsul de los Estados Unidos, el señor Geo. W. Fletcher, éste se dirigió en forma amenazante al prefecto de Colón exigiéndole la supresión del periódico para evitar represalias de los insultados, que pusiese en peligro la vida y las propiedades de los ofensores. El prefecto, don Juan Ucrós, contestó al ofendido Cónsul: "El que suscribe no puede menos que

(6) En 1911 la Compañía del Ferrocarril enajenó esta iglesia, vendiéndola a la secta Episcopal en la suma de \$1.000.

(7) Datos tomados del folleto "*Origen y Desarrollo de la Imprenta en Panamá. Primeros periódicos y libros publicados en el Istmo en el Siglo Diecinueve*", por Ernesto J. Castillero R. 1958.

manifestar que por las leyes del país la imprenta goza de una absoluta libertad. Esto es un mal, pero un mal que no está de parte de la Prefectura reprimir sin quebrantar las disposiciones legales vigentes. Yo presencié ayer la alarma que causó semejante publicación y no sin trabajo pude calmar los ánimos irritados, que ya faltaba poco para un choque de armas, ofreciéndoles particularmente interesarme para que dicho papel no volviera a darse a luz, como en efecto lo he hecho, y casi estoy seguro que el dueño de la imprenta no admitirá artículos que tiendan al insulto personal: así me lo ha ofrecido y no dudo de su palabra y propenderé en cuanto pueda a evitar escándalos como el producido ayer”.

De conocimiento del gobernador del Estado, Dr. Bartolome Calvo, el grave incidente de Colón a causa de “*El Criollo*” se dirigió al Prefecto por medio de la Secretaría de Estado, a cargo de don Francisco Asprilla, para exponerle

“El Gobernador me manda recomendar a Ud. que no omita medio alguno de cuanto le brindan sus relaciones personales para moralizar la prensa de ese Departamento, pero es bien entendido que cualquiera que sea el resultado de los esfuerzos que Ud. haga con ese objeto, su deber será siempre proteger a los escritores públicos en el ejercicio de la ilimitada libertad que les ha concedido la Constitución. El actual jefe de la Administración jamás ha aceptado como buen principio político la irresponsabilidad de los difamadores y calumniantes que, convirtiendo la imprenta en un baluarte del crimen, lanzan desde allí sus tiros contra la tranquilidad y la honra de las familias y de los individuos como miembro de la Asamblea Constituyente hizo cuantos esfuerzos estuvieron a su alcance para que esa irresponsabilidad no fuese consagrada en el Código Fundamental, pero habiéndolo sido y formando por consiguiente tal principio uno de los artículos del expreso Código, tiene que acatarlo como gobernante y que someterse a todas las consecuencias como ciudadano. Para el caso posible de un nuevo desorden, debe Ud. no sólo tener lista la gendarmería del Departamento, sino procurarse y organizar con anticipación el auxilio de

-
- (8) Encontrábase al frente de la administración el ilustre ciudadano Dr. Bartolome Calvo, periodista de profesión que había sido Constituyente en 1855. El artículo de la Carta Magna del Estado a que aquí se alude es el 7º, cuyo primer párrafo dice: “*El Estado garantiza a todos los que pisan su territorio, la libre expresión del pensamiento por medio de la prensa*”

los buenos ciudadanos para conservar la paz y la seguridad pública⁽⁸⁾.

En la centuria décimanona, Colón recibió la visita de distinguidos personajes cuyos nombres honran la historia de varios países. Uno de ellos fue el *licenciado Benito Juárez*, caudillo de la democracia mexicana contra el Emperador Maximiliano, Monarca de su país, y Presidente de la República, en exilio, quien mereció el título de Benemérito de América. Juárez embarcó en Colón, como él mismo informa en su Diario, en el vapor "*Granada*" para La Habana, con rumbo a los Estados Unidos.

El 26 de febrero de 1872 llegó al puerto colonense, igualmente desterrado, el exPresidente de Venezuela *general José Antonio Páez*, héroe de la independencia de su país, tenido como la primera lanza del mundo y llamado El León de Apure.

El *conde Fernando de Lesseps*, constructor del Canal de Suez e iniciador del de Panamá, estuvo en dos ocasiones: en diciembre de 1879 cuando vino de Francia con su familia y un lucidísimo cuerpo de ingenieros para inaugurar con toda pompa el comienzo de los estudios de la ruta acuática interoceánica; y en febrero de 1886, su última visita a Panamá, circunstancia que aprovechó para reinaugarar frente a su palacete la estatua del almirante Cristóbal Colón.

Varios ilustre varones cubanos que luchaban por la emancipación de su patria, buscaron refugio en Colón. Uno de los más destacados fue el *general Antonio Maceo* que en actividades revolucionarias estuvo de paso en septiembre de 1885, en mayo de 1886 y, por último, residió por varios meses desde noviembre del mismo año, dedicado al humilde oficio de carpintero al servicio de la Compañía Francesa del Canal.

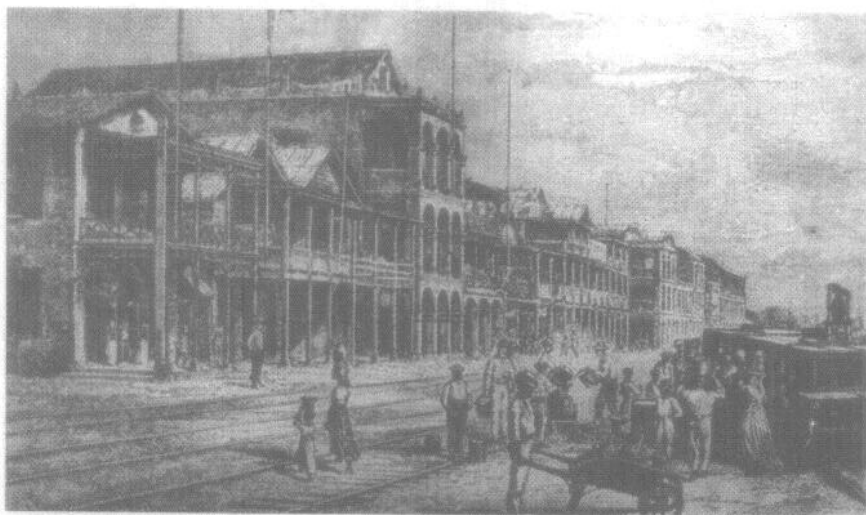
Colón era, al finalizar el siglo pasado, la estampa realista y poco agradable que nos describen los escritores citados. Otros muchos han dejado en sus libros y crónicas de viaje un retrato semejante. En tales condiciones la ciudad se mantuvo casi inalterable hasta la entrada del siglo XX. Su actual transformación en la urbe moderna que todos admiramos, fue obra de la época republicana, de 1903 para acá.

La primera escuela pública oficial de niñas, fue abierta en 1872 y dos años más tarde comenzó a funcionar la de varones.

En 1879 la ciudad de Colón tenía 4.000 habitantes.

¿Quién incendió a Colón en 1885?

MELITÓN MARTÍNEZ



Vista de la ciudad de Colón (siglo XIX).

Han sido catorce los grandes incendios que han azotado a Colón, en catorce diferentes ocasiones y Colón no ha desaparecido. Allí continúa con su pobreza, con su caribeño andar, como alguien que busca la vida porque sabe que algo mejor ha de encontrar.

El fuego ha abrazado a Colón como intentando consumir sus contradicciones reflejadas en sus dieciséis calles y avenidas bordeadas por los viejos edificios de madera que se aparan bajo el oxidado zinc.

Pero las contradicciones en Colón no se consumen ni desaparecen con el fuego, porque muy dentro de sí no han sido resueltas, no han dado paso a otro Colón en donde el andar caribeño deje atrás los largos días sin trabajo.

De la historia de incendios sobresale el de 1885, porque los antagonismos cobran vida en personajes que por las leyes de la historia son obligados a chocar, intentando buscar una solución a las contradicciones. Varios escritos se han referido a este suceso, algunos de ellos intentando valientemente desagaviar la memoria de Pedro Prestán, tratando de quitar de su imagen el dedo que la historia tradicional se empeña en mantener diciéndole: *¡el negro Prestán incendió a Colón!*

La agresión económica y militar cimentó la nacionalidad panameña. Esta acusación se torna hoy en la desgastada forma de encontrar chivos expiatorios, para ocultar enseñanzas que van coloreando la historia de un pueblo latino, recipiente de razas y heredero de una dura conciencia antimperialista. En Panamá, este fenómeno antimperialista, que sólo son capaces de poseer y ejecutar los pueblos resume Pedro Prestán.

Tenemos una descripción vívida de Pedro Prestán: El historiador Max Salabarría escribe en el año 1977 - “Por la reivindicación de Pedro Prestán: *Mulato de cabellos crespos que peinaba con rayas en el centro; crespo también, y abundante el bigote: usaba vestimenta que por aquellos días acostumbraban llevar, quienes como él, eran hombres de letras: saco largo, oscuro, cuello blanco, alto, semi-abierto; corbatín negro y, a veces corbata a rayas negras y blancas; pantalones y bombín grisáceos, botines negros*”.

“Las contradicciones en Colón no se consumen ni desaparecen con el fuego porque muy dentro de sí, no han sido resueltas”

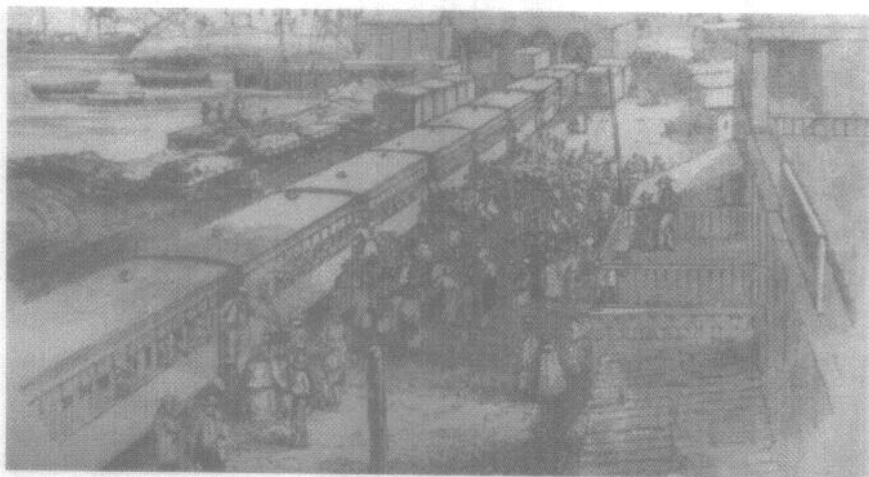
1885: Panamá formaba parte de Colombia y hacía 60 años nos habíamos independizado de España y faltaban trece años para alcanzar nuestra separación de Colombia.

En el espacio que la historia nos proporciona para evaluar las experiencias sociales y políticas y en el medio de estos sucesos ubicamos a Pedro Prestán como la conciencia nacionalista y antimperialista del pueblo panameño.

En 1885, Panamá era dominio político – administrativo de Colombia y posesión económica de Francia – por la construcción del Canal francés – y de EE.UU., por la operación del ferrocarril transistmico. Las continuas luchas civiles entre conservadores y liberales en Bogotá rebotaban negativamente en Panamá. Sin embargo, entre la agresión militar que por efectos del Tratado Mallarino-Bidlack efectuaban los “*marines*” norteamericanos sobre el Istmo, va corriendo el agua que va cimentando la nacionalidad panameña.

*La isla que se transformó en Ciudad
y que ya no es una isla*

SEBASTIÁN AGUILAR



Pasajeros abordan el ferrocarril en la ciudad de Colón (siglo XIX).

La fundación de la ciudad de Colón a mediados del siglo pasado, en Panamá, culminó lo que el distinguido maestro universitario, Dr. Carlos Manuel Gasteazoro denominó muy acertadamente *"El Proceso de planeamiento y advenimiento de las Ciudades en el Istmo"* y que se inició con la fundación de la ciudad de "Santa María la Antigua" en el Istmo del Darién.

La fundación de la ciudad de Colón fue, como es bien sabido de la construcción del primer ferrocarril transcontinental del mundo, el Ferrocarril de Panamá. Los promotores de la construcción de esa vía fueron los empresarios norteamericanos William Henry Aspinwall, Jhon Lloyd Stephens y Henry Chauncey.

En Bogotá, capital del estado de Nueva Granada, al cual pertenecía Panamá entonces, el 15 de abril de 1850, se firmó el contrato que permitiría la construcción de la proyectada vía férrea, por el gobierno neogranadino firmó don Victoriano de Diego Paredes, secretario de Relaciones Exteriores, y por los promotores de la obra lo hizo, John Lloyd Stephens. El contrato definitivo, Stephens - Paredes, fue sancionado por el Congreso de Nueva Granada (Colombia), el 29 de mayo de 1850.

Los ingenieros encargados de ejecutar la construcción del ferrocarril fueron el coronel George M. Totten y John C. Trautwine.

La primera intención de la Compañía del Ferrocarril fue escoger en el sector atlántico, como terminal de la obra, la bahía de Portobelo; pero el norteamericano George Lowe, empresario de hoteles en la ciudad de Panamá entonces, compró en 500 dólares un terreno cerca de la bahía de Portobelo, por donde debían pasar los rieles de la proyectada obra, y pretendió vendérselo a la Compañía del Ferrocarril en 3 millones de dólares, esto hizo que se desistiera de esa ruta: personas mal intencionadas culpan a los portobeleños de esa época de haber dificultado que el ferrocarril se iniciará en la histórica población, cuando en realidad ello se debió a la desmedida ambición de un extranjero, el norteamericano anotado. Dos promotores de la construcción del ferrocarril fijaron su atención entonces en una isla de una superficie de una milla cuadrada, como sitio inicial de los trabajos y terminal del "*Caballo de hierro*". Esa isla situada en "*la bahía de Limón*" era pantanosa, llena de manglares, insalubre, poblada de mosquitos y alimañas venenosas; se trataba de la "*isla de Manzanillo*". Era usufructuario, casi dueño de la isla un ciudadano de origen escocés, Daniel George, quien mantenía allí algunos árboles frutales. El señor Daniel George aceptó ceder a la Compañía del Ferrocarril sus derechos sobre la isla, por la módica suma de mil dólares (B/1,000.00). El Congreso Nacional le otorgó a la compañía la plena propiedad de la isla.

En la mañana del 2 de mayo de 1850, se iniciaron formalmente los trabajos de la construcción del ferrocarril; el primer árbol que fue derribado fue uno de cacao de la finca del señor George M. Totten; continuaron los trabajos de abrir brocas o caminos a través de la pantanosa isla; en agosto

llegaron 45 irlandeses contratados en Nueva Orleans, EE.UU., mas tarde fueron llegando los trabajadores de todas las partes de la Tierra, principalmente de las islas del mar Caribe, y tambien del Lejano Oriente, es decir, asiaticos. Al comienzo los obreros vivieron en lanchas y barcazas ancladas cerca de la fangosa isla y al irse rellenando la isla se construyeron las primeras barracas para los trabajadores; los rellenos se dividieron en manzanas o cuadras y en calles, siguiendo en pequeño, el mismo trazado de la ciudad de Filadelfia en EE.UU.

La isla fue unida a tierra firme mediante un camellon o calzada, y por lo tanto desaparecio la isla para darle paso a una pequeña península (casi isla); sin embargo, todavia hay personas que insisten en llamar terca y tozudamente a la ciudad de Colón, "*isla Manzanillo*". La construcción del ferrocarril siguió su curso; cuando a principio de 1852, se hizo la desaparecida "*isla Manzanillo*". La fundación solemne de la ciudad de Colón, los rieles ya llegaban a la población de Bohío, a 17 millas de la fundada ciudad.

Antes de febrero de 1852, los directores de la Compañía del Ferrocarril decidieron señalar un día especial para celebrar la fundación de la ciudad que había surgido en la desaparecida "*isla Manzanillo*" para ello se aprovecharía el acto de colocación de la primera piedra del primer edificio sólido que habría de erigirse allí. Se quiso aprovechar para ese acto la presencia en el Istmo de don Victoriano de Diego Paredes quien como secretario de Relaciones Exteriores firmó el contrato que permitió la construcción del ferrocarril, y quien en misión diplomática, se dirigía a los EE.UU. ese acto según el historiador coeclesano, don Hector Conte Bermudez, se realizó el viernes 27 de febrero de 1852, tal aseveración la hizo cuando como alcalde del distrito de Colón, inauguró oficialmente el majestuoso palacio municipal de estilo greco romano que fue criminalmente demolido en la década del 60. La fecha de la fundación de la ciudad de Colón, el 27 de febrero de 1852, establecida por don Hector Conte Bermudez, ha sido adversada por algunas personas que siguiendo al historiador panameño Ernesto J. Castillero Reyes, cita algunos periodicos de la época de la fundación de Colón, como "*El Panameño*" "*The Panama Herald*" así como también la obra del escritor Gustavo Arboleda, "*Historia Contemporánea de Colombia*" en el tomo III. Sin embargo, cualquiera que haya sido la fecha de la fundación de la ciudad de Colón en la desaparecida isla Manzanillo, esa urbe tuvo una evolución ascendente, floreciente, tanto

urbanísticamente como económicamente. La ciudad mejor trazada de la República, con sus casas de amplios balcones, siempre bien pintadas, sus calles siempre limpias, sus almacenes bien provistos, cuyos baratillos eran grandes acontecimientos que atraían clientes de toda la República, sus pintorescos bares y clubes nocturnos, sus llamativas salas de cines, sus relojes públicos; era la ciudad de los mejores carnavales del país, era la *"Tacita de Oro"* recipiente económico de lo que producía *"la Costa de Oro"*, la del banano de manganeso, del caucho, del níspero, del carey, del ganado vacuno, la ciudad alegre, feliz y confiada, por la casi ausencia de delincuencia, y por estar siempre bien vigilada policialmente.

Hay que reconocer que la vigilancia policial se ha mejorado un tanto últimamente en nuestra ciudad. Ojalá se siga mejorando para que nuestra urbe vuelva a ser *"la ciudad festiva, alegre, feliz y confiada"* de antes.

¡Loor a Colón en el Sesquicentenario aniversario de su fundación!

En el Sesquicentenario de la fundación de la ciudad de Colón

LUIS ROMERO VILLALOBOS

Nos complace con orgullo registrar el Sesquicentenario de fundación de la ciudad atlántica, una de las más antiguas e importantes de la República.

Y al cumplirse esta fecha memorable (27 de febrero de 2002) podemos señalar que luego del cumplimiento de los Tratados Torrijos-Carter, y con motivo de la entrada del nuevo milenio, hay que reconocer los reflejos del progreso de esta región junto a su hospitalario pueblo.

Y es precisamente, cuando entra a formar parte del patrimonio nacional, una extensa área que con sus instalaciones y equipo, está ya proscrita al ciudadano local, en virtud del absurdo y obsoleto convenio firmado el 15 de noviembre de 1903; la reversión a nuestra jurisdicción de todos esos bienes materiales y físicos, incluyen positivamente a Colón en nuestras proyección futura, en lo que respecta al desarrollo general de nuestras comunidades, por lo que se requiere de una adecuada «conciencia ciudadana» que involucre un manejo consciente de la cosa pública que permita el beneficio y bienestar de nuestros ciudadanos.

Múltiples son los elementos que predominan en nuestro ambiente y que de ajustarse a procedimientos juiciosos, nos permitirán colocarnos en un sitial a tono con las exigencias del mundo moderno que nos permita la expansión de la ciudad de Colón, como lo registra la capital y otros puntos de la geografía panameña.

Estamos más que seguros que las perspectivas de desarrollo de la ciudad de Colón se perfilan halagadoras; prueba de ello lo demuestra la cantidad

de nueva barriadas que han mejorado un 100% la calidad de vida de nuestros coprovincianos, así como los proyectos millonarios que desarrollan y fortalecen nuestra economía. En esta memorable fecha en que Colón cumple sus 150 años de existencia y progreso queremos saludar a las autoridades y al noble pueblo colonense que ha sabido enfrentarse a los vaivenes de la política buscando superarse y mejorar su calidad de vida. Felicitaciones.

El Panameño, N°17

11 de marzo de 1852

Fundación de la Nueva Ciudad de ASPINWALL

“Una interesante ceremonia tuvo lugar en el Navy-Bay el primer edificio que se está constuyendo en la isla de Manzanillo, que es la oficina de la compañía del ferrocarril de Panamá. El edificio es de 26 varas de frente y 56 de alto, a prueba de fuego y tiene un gran subterráneo para guardar el dinero.

A más de los empleados de la compañía, trabajadores y algunas personas que piensan establecerse ahí; asistieron al acto los señores Paredes de Bogotá, George Lowe, propietario de una línea de vapores del lado del Atlántico, y uno de los directores de la compañía que vino especialmente de Nueva York, Mr. Story.

El señor Stephens, presidente de la compañía, introdujo al señor Victoriano Diego Paredes, último secretario de Relaciones Exteriores, quien va ahora a EUA como Ministro, y quien fue el que negoció en Bogotá el contrato para la construcción del ferrocarril, el señor Paredes pronunció el discurso de fondo en el acto.

Día de Colón

Sucesos acontecidos el 5 de noviembre de 1903 en la provincia de Colón

Mientras que en la ciudad de Panamá se daban reuniones y tímidos regocijos, el 4 de noviembre de 1903, entre los dirigentes de la capital y los seguidores, en Colón se sentía una gran incertidumbre, mantenida en gran reserva, pues si bien ya eran prisioneros del nuevo gobierno de Panamá los más alto dirigentes militares colombianos, en Colón el coronel Elisco Torres al frente de tropas colombianas del batallón Tiradores, amenazaba que si el día 5 no eran liberados sus paisanos, o se le permitía a él y sus tropas trasladarse a Panamá, Colón sería escenario de horas de profundo dolor y de días realmente sangrientos.

En Panamá, encarcelados estaban civiles colombianos que rehusaban aceptar los hechos independentistas: 33 oficiales de rangos diversos y 7 Generales, así; el generalísimo Juan Bautista Tovar, Jefe de toda la tropa, los generales José, Aníbal y Luis todos estos apellidados Tovar, además de los generales Ramón G. Amaya, Joaquín Caicedo de Paula Castro, todos estos deseosos de armas y hombres para poder impedir la independencia.

La recién organizada Junta de Gobierno de Panamá inició gestiones mediadoras desde el 4 de noviembre, pero amaneció el día 5 sin que lograran éxito en sus gestiones. Las horas transcurrían entre las amenazas y exigencias del coronel Torres, quien arengó duramente a la tropa para que, a una orden suya, abriera fuego indiscriminado.

La Junta envió un ultimátum al coronel Torres, logrando con ello enfurecerlo más. Torres aceptó el reto y variando sus indicaciones anteriores, ordenó esta vez a su tropa desplegarse sobre las principales calles de la ciudad,

posesionarse de los puntos más estratégicos, calar bayoneta, poner dedo sobre el gatillo y esperar un disparo suyo para iniciar el ataque. El choque parecía inminente. 250 patriotas panameños al mando del general Domingo Díaz se pertrechaban para viajar por tren a Colón y tropas norteamericanas ofrecieron apoyo. Pero he aquí la acción de don Porfirio Meléndez, cerebro del momento, quien en asocio con don Carlos Clement, Orondaste Martínez y Juan Antonio Henríquez lograron una entrevista con el coronel Torres: le presentaron el difícil panorama para sus tropas advirtiéndoles que sólo le quedaba una nave, que no tendría apoyo de pertrechos, ni hombres suficientes para sofocar el levantamiento, que no podría permanecer en la ciudad, ni sería trasladado a Panamá y que en fin era inútil y hasta criminal de su parte, cualquiera acción bélica. Por instrucciones de don Porfirio Meléndez ya habían apresado al prefecto alcalde de Colón, leales a Colombia.

Por otra parte, el general Esteban Huertas había cursado telegrama al capitán Serafín Achurra, comandante de guarnición en Colón: "Aunque haya derramamiento de sangre y sacrificios de vidas, controle a Torres, no podemos dejar que fracase el movimiento".

Eliseo Torres comprendió que los patriotas estaban dispuestos a todo en Colón, en Panamá se esperaba con angustia el desenlace de la situación en esta ciudad. Torres decide capitular, antes de rendirse; el coronel Torres pone una última condición en el sentido de que se le entreguen 8,000 pesos en monedas de oro, para pagar los salarios del Batallón Tiradores antes del momento de salir del puerto.

Dura la empresa para la época y las circunstancias, don Porfirio Meléndez, don Luis Estenoz y don José Lefebre se movilizaron y lograron la suma mediante préstamo solicitado a la Compañía del Ferrocarril de Panamá.

Entonces las tropas colombianas embarcan, desembarcan y vuelven a embarcar, hasta que finalmente todos estuvieron a bordo. A las 7:25 de la noche soltó amarras el vapor Orinoco, rumbo a Cartagena y es allí cuando decimos con veracidad, que abandonaron Panamá los últimos soldados colombianos.

Conocida la noticia en la ciudad de Panamá hacia las 9:30 de la noche, se organiza entonces la más abigarrada multitud, en la más grande manifestación popular de esos días, signo evidente de que la independencia estaba lograda en firme.

La habilidad, el valor, la rectitud y el tacto desplegados en Colón por sus próceres y leales seguidores, evitó un encuentro sangriento y pacificó el país dándose entonces los dirigentes a la tarea de organizar los distintos aspectos de la vida del país.

PORFIRIO MELÉNDEZ, el más visible y tenaz, unido a sus compañeros merecen un recuerdo, pues ellos se portaron a la altura de sus deberes patrióticos, por eso la patria les tiene presente en sus páginas de oro.

AMINTA MELÉNDEZ, la señorita Aminta Meléndez, hija del jefe del movimiento pro separación de Colombia al igual que otros jóvenes jugó un papel preponderante al llenar de entusiasmo y valor a los dirigentes separatistas.

Entre los actos más significativos podemos mencionar que la señorita Aminta Meléndez sirvió de mensajera para llevar desde la ciudad de Colón a la capital de Panamá, una carta de apoyo a los dirigentes independentistas que esperaban impacientemente el apoyo por parte de los colonenses; burlando todo tipo de requisas y de peligro la señorita Aminta Meléndez cumple con su delicada función arriesgando su propia vida, en tan delicada misión.

Remembranzas

Apuntes históricos de la ciudad de Colón

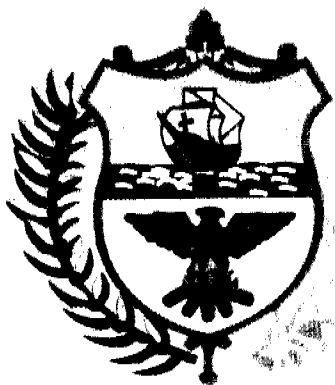
LUIS ROMERO VILLALOBOS

- La Feria Comercial Internacional que se llevó a cabo en nuestra ciudad, fue inaugurada el 20 de marzo del año 1952, con motivo de la celebración de la fundación de Colón.
- Este feria comercial internacional fue inaugurada por el presidente coronel José Antonio Remón Cantera, quien asistió con todo su Gabinete y Cuerpo Diplomático. El Prof. Benito Pabón, fue presidente del Comité Organizado y el gobernador de la provincia don José Ma. Gonzáles.
- Durante muchos años, la ciudad de Colón contó con 11 salas de cines a saber: “Teatro Rex”, “América”, “Caribe”, “Colón”, “Atlántico”, “Bolívar”. “Ansonía”, “Paris”, “Strand”, “Lido y Astonía”. La mayoría de estos teatros fueron administrados por la empresa Circuito Unido Atlántico y Colón, que administraban los señores Ivo Forgnone y Frank Jones.
- En 1850 se inicia la construcción definitiva de “The Panamá Railroad Company”, desde un sitio cerca de Mount Hope en dirección a Gatún, con una fuerza laboral de 400 trabajadores.
- La Cámara de Comercio, Agricultura e Industrias de Colón fue fundada en 1911, siendo su primer presidente el Sr. William Andrews. Esta cámara de comercio es la más antigua de la República.
- En las postrimerías de 1964, la Cámara de Comercio se enfrentó a una campaña perjudicial de las agencias navieras contra los intereses del comercio local y nacional. Recomendaban a los turistas no desembarcar en el puerto de Cristóbal por la inseguridad de la ciudad.

- La campaña a favor de "*Colón Puerto Libre*" fue fortificada desde la década del 70 por la Cámara de Comercio de Colón.
- El colegio "*Abel Bravo*", primer plantel público de enseñanza secundaria, comenzó a funcionar mediante Decreto Ejecutivo el 8 de mayo de 1942 y la inauguración se llevó a cabo el 26 de junio del mismo año. Inició sus labores con 135 alumnos.
- La Iglesia Catedral de la Inmaculada Concepción cumplió 67 años y su inauguración se debió a Monseñor Juan José Maiztegui y tuvo un costo de B/.200.000.
- El Dr. Efraim Tejada Urriola murió en Colón el 15 de septiembre de 1937 y nació en esta capital el 18 de octubre de 1884. El 3 de noviembre de 1903 ocupó la Secretaría de la Jefatura Civil y Militar de Colón, y desde entonces fue Alcalde del distrito de Colón de 1904 a 1905. En el año 1931 fue gobernador de la Provincia. Murió siendo un liberal irreductible y nunca puso precio a su conciencia y a su dignidad.
- Don Porfirio Meléndez, como jefe destacado, prestigioso y nativo de esta rica provincia, fue el alma de la conjuración en Colón, siendo el escogido para tan arriesgada empresa por el mismo doctor Amador Guerrero debido a su energía, patriotismo y sagacidad, el resultado del movimiento en Colón, no llegó a convertirse en desgracia nacional.
- Recordamos a ese gran filántropo don Max Bilgray, un norteamericano que se enamoró de Colón y aquí se quedó. Bilgray se distinguió por sus buenas acciones. Prestaba su concurso a toda obra humanitaria y de caridad; abría la mano a los más interesados sin preguntar quién era ni a qué religión pertenecía. Allá por la década del 40 fue propietario del prestigioso centro de diversión Jardín Mónaco y posteriormente el "Café El Tropic".

Escudo del distrito de Colón, la Bandera de Colón, Himno a Colón

Escudo del distrito de Colón



Durante la gobernación del Dr. JUAN DEMÓSTENES AROSEMENA, en 1927, se pensó en dotar a Colón de un escudo legendario, y en efecto el Dr. Arosemena, conocedor de las facultades artísticas de don Carlos Villalaz, quien desde 1922 hubo fijado su residencia en esta ciudad, le llamó para cruzar ideas al respecto, y luego de presentar éste 3 proyectos originales suyos, fue escogido con ligeras modificaciones, el que hoy

ostenta el frontispicio del Palacio Municipal y desde entonces adoptado por los funcionarios del distrito en membretes y sellos oficiales.

El escudo consta de dos cuarteles, cuyo jefe o parte superior lleva impresa una carabela del siglo XV, símbolo del descubrimiento de América y el segundo o jefe inferior, el ave Fénix sobre un campo de oro surgiendo en las llamas, símbolo de la eternidad. Alrededor del escudo van entrelazadas la palma trébol símbolo del progreso y el laurel, símbolo del triunfo. Además su autor presentó al ayuntamiento un lema para el escudo, el cual pareció muy acertado y que transcribió así: "*Post Cinera Venit Mayor* ("Y que de las cenizas surgió más grande").

El escudo fue aprobado por el Municipio de Colón mediante Acuerdo N0 37 de 1927 y el Ayuntamiento provincial lo adoptó también por Resolución N0 1 DE 1942.

La Bandera de Colón

En términos claros, contundentes y realistas, el H.R. Francisco Burac, sustentó la propuesta sobre la creación de la Bandera Provincial de Colón; argumentó razones de orden económicas, sociales e históricas. El planteamiento del H.R. Burac, defensor y concientizador, frente a las posiciones que permanentemente atentan contra el SER COLONENSE.

La propuesta aprobada por el Consejo Municipal del distrito de Colón, (presidida en esos momentos por el H.R Longino Sánchez) obedece al alto grado de marginación, por parte del gobierno central, con respecto a nuestra provincia, siendo esta la que mayor aporte económico realiza a las arcas centrales, verbigracia, las recaudaciones en concepto de impuestos, tasas y servicios derivados de la Zona Libre de Colón, Refinería Panamá, Cemento Panamá, La Comisión del Canal y otros, y a nuestra humilde y cada vez más empobrecida provincia, no revierte lo mínimo aceptable en concordancia con lo recaudado.

Se procedió a invitar a todos los interesados en participar en la escogencia del logo representativo de la Bandera Oficial de la provincia de Colón, hasta el 31 de julio de 1996.

Es interesante anotar que ante el llamado matizado por el Consejo Provincial de Coordinación y que convocó a 28 participantes que presentaron trabajos, un número significativo de ellas provenían de áreas ubicadas en las afueras de la ciudad. Igualmente, llama la atención la participación de estudiantes de escuelas primarias de la provincia, básicamente del área rural. Esto demuestra el interés y la expectativa que despertó el concurso, e igualmente el deseo de los colonenses por contar con un emblema distintivo de su provincia, y la aceptación de la propuesta realizada por el H.R. Francisco Burac.

El 30 de abril de 1996, Alcibíades González (ganador de la propuesta, recibió 25 puntos) presentó la propuesta de una bandera que identificara a la provincia de Colón, señaló que esta identificación la creemos necesaria en este proceso de lucha y surgimiento de nuestra provincia.

A continuación la descripción de nuestra propuesta:

CUARTEL SUPERIOR: Azul claro (celeste), indicativo del inmenso mar que baña nuestras costas.

CUARTEL CENTRAL: Blanco, indicativo de paz y deseo del pueblo colonense de concordia con el resto del país.

CUARTEL INFERIOR: Amarillo dorado, indicativo de la riqueza de nuestra provincia.

En el centro de la bandera se encuentra el Escudo de Colón aprobado por el Consejo Municipal mediante el Acuerdo N°37 de 1927 y por el Ayuntamiento Provincial mediante Resolución N°1 de 1942.

La bandera provincial de Colón fue escogida el 16 de agosto de 1996.

Himno a Colón

Letra: *Roberto Mariano Bula*

Música: *Simón Manuel Urbina*

Marchemos unidos, colonenses,
a enaltecer nuestro suelo provincial.
Nuestra voz a la patria alcemos
con ardor y dignidad ejemplar.

¡Adelante! Es el grito del presente;
nuestra misión es cumplir con el deber.
Hoy Colón levantado, nos pide...
¡A luchar por el triunfo ideal!

Hoy Colón a sus hijos reclama...
¡A luchar, juventud, a luchar!

Levantemos en alto el orgullo,
defendiendo el nativo solar
Nuestra voz redentora elevemos
Con fe en el lauro fraternal.

Avanzar es el mando de la hora
¡Juventud colonense, a luchar!
En alta voz nos llama, hoy Colón
Y es gloria viril a su orden marchar.
Hoy Colón nos grita en alta voz.
¡HERMANDAD! ¡POR EL HONOR
NACIONAL!

“Canto a Colón”

BÁRBARA MICHAEL

De las olas del Caribe
recibes, Colón, el beso.
De mi ser, natal terruño,
apasionada emoción.

No cesaré de cantarte
ciudad, Reina del Atlántico,
Sólo que mi sentimiento
muera con mi corazón,

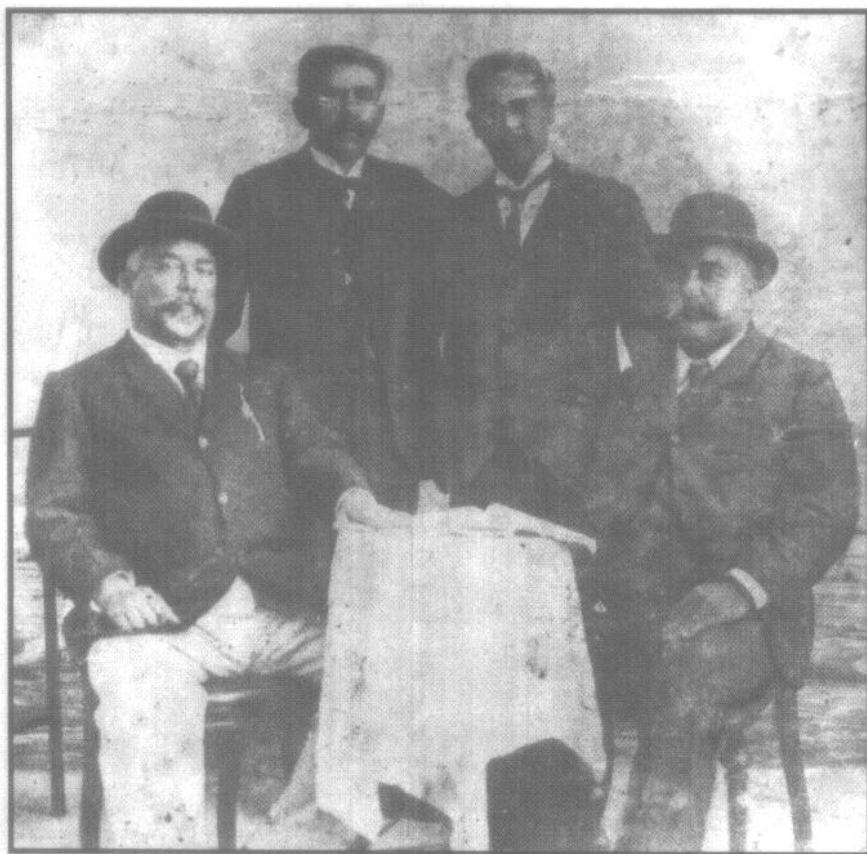
Coros de brisas porteñas
se escuchan murmuradores
Y olor de viento salobre
nos va dejando su aliento.

Palmeras de noble estirpe
adornando van tu costa,
y el cielo celeste y bello
es un reflejo en tus aguas
espumosas y danzantes.

¡Colón, ciudad de mis sueños!
Hermosa prenda marina
eres Canal eres Puerto
donde mis fantasías de siempre
jugaron con tus arenas
tus conchas
tus caracoles
las flores de tus orillas.

Por las primeras calzadas
—que hoy son amplias avenidas—
soberbios coches pasearon
a las antiguas familias.

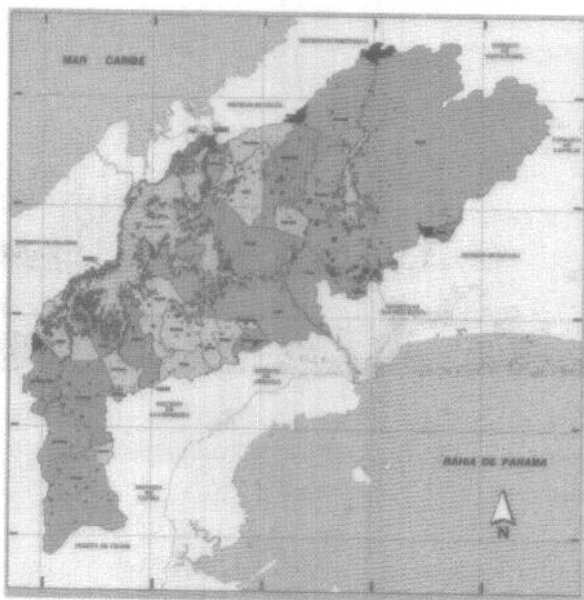
¡Colón moderno, crisol de razas,
Mi eterna musa de inspiración,
—nudo del mundo, ciudad del alma
tú eres progreso, vida y acción!



Junta Patriótica Revolucionaria de Colón.

De izquierda a derecha, el general Orondaste L. Martínez, don Carlos Clement, don Juan Antonio Henríquez y don Porfirio Meléndez.

Síntesis geográfica de la provincia de Colón

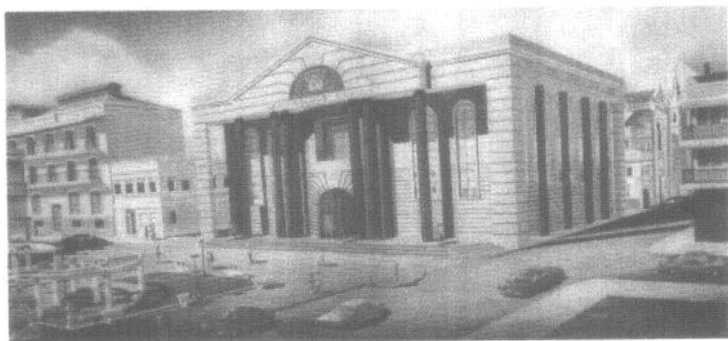


La provincia de Colón tiene una superficie de 4,890.1 kilómetros cuadrados. El Gobernador es la primera autoridad de la provincia y es nombrado por el Órgano Ejecutivo. El Alcalde es la máxima autoridad del Distrito y es escogido mediante elecciones populares y los Representantes de los Corregimientos, con igual forma de elección.

La provincia de Colón está dividida en cinco distritos a saber: *Colón*, *Chagres*, *Donoso*, *Portobelo* y *Santa Isabel*, y su cabecera es la ciudad de Colón, fundada el 27 de febrero de 1852.

El distrito de Colón está constituido por los 14 corregimientos siguientes: *Barrio Norte*, *Barrio Sur*, *Cristóbal*, *Cativá*, *Buena Vista*, *Ciricito*, *Escobal*, *Limón*, *Nueva Providencia*, *Puerto Pilón*, *Sabanitas*, *Salamanca*, *San Juan* y *Santa Rosa*.

La Casa del pueblo colonense... “El nuevo Palacio Municipal”



Durante la pasada administración, y por iniciativa del alcalde Alcibíades González, se adelantaron los planes y consideraciones básicas para que la ciudadanía colonense contara con un nuevo edificio que albergara el engranaje municipal.

La fotografía y los planos estuvieron a la espera para volverse una realidad cuando el gobierno central tradujera su aval en recursos económicos para dicha obra. El proyecto no ha podido concretizarse.

El valor intrínseco del edificio era representar la época en que la vida de Colón giraba alrededor de su Palacio Municipal, como centro donde se tomarían las más trascendentales decisiones para el bienestar del pueblo colonense.

La vocación de Colón es ser puerto, comercio del mundo, turismo y servicio, pero un Colón con futuro promisorio debe ir acompañado de una recuperación física a nivel de la ciudad, el poner valor a sus edificaciones, el entorno, la trama urbana y el aspecto general de la ciudad acorde a su crecimiento.

El edificio que podría ser, sede el terreno del antiguo Palacio Municipal, será el edificio Vanguardia de tan esperada recuperación, que presentan nuevos edificios, pero a la vez defiende el patrimonio cultural arquitectónico que es indispensable conservarlo.

***Consideraciones ambientales e históricas
de la isla Margarita, provincia de Colón
República de Panamá***

**GLORIA BATISTA DE VEGA
DAYRA JARAMILLO**

Introducción.

Son muchos los deseos de que nuestra gran República de Panamá progrese con el paso de los años y que la misma se mantenga de esta forma a la vanguardia de todas las necesidades, lo que trae consigo nuevas empresas en nuestro país y nuevas propuestas; pero somos nosotros los que podemos elegir entre mantener un país que valga la pena, como podemos escoger entre un país que puede llegar a quedar privado de muchas de las virtudes que aún tenemos y podemos conservar.

La región de bahía Las Minas que incluye a la isla Galeta y a la isla Margarita es un área que posee todos los privilegios que un país muy industrializado podría llegar a envidiar, lo que deseamos señalar con esto, es que es una zona que hay que mantener y proteger para que nuestras futuras generaciones puedan estar y presenciar lo bien que hemos administrado nuestro país. Sólo basta con observar la exuberante zona boscosa y de manglares que se encuentra en el área para ver que ahí se encuentran refugiados miles de especies y animales que son importantes y nos benefician de una forma u otra.

Por otro lado, cabe señalar, que esta zona es muy utilizada por las personas que habitan en la provincia de Colón para realizar actividades pesqueras para uso propio y algunas veces para actividades comerciales minoritarias. Este es un punto muy importante que vale la pena destacar

porque se demuestra que sí es un área utilizada por la gente del área, y por ende de un gran valor para ellos y para todos nosotros.

No nos queda más que decir que todo lo que se señala a continuación es para la búsqueda de un mayor beneficio tanto para la comunidad colonense como para el bienestar de todos nosotros que de alguna forma nos veríamos afectados si se da un mal manejo en esta zona. Recordemos siempre que hay errores que pueden ser salvados o enmendados pero hay otros que pueden resultar fatales.

Antecedentes.

Desde tiempos muy antiguos, esta zona ha sido considerada como un área de gran importancia por su posición estratégica. Casi siempre se ha tomado en cuenta para la protección de intereses de las grandes potencias mundiales. Históricamente, el área es invaluable.

Históricamente la región se ha manejado como una zona de reserva y una zona de uso múltiple. Desde 1900 fue protegida como zona de reserva (De Facto Santuario), para proteger la entrada del Canal de Panamá. El área de isla Margarita cuenta con ruinas de baterías y construcciones, hechas por los Estados Unidos de América. Estas construcciones fueron utilizadas para la defensa del Canal durante la Primera y Segunda Guerra Mundial. Estos monumentos históricos se pueden usar como motivos turísticos, en contraste con las ruinas, construidas en el siglo XVI en San Lorenzo y Portobelo por los españoles, situadas muy cerca del área.

Por otro lado, desde hace más de 20 años, punta Galeta ha sido utilizada por diversas instituciones científicas, entre ellas principalmente el Instituto Smithsonian, como un laboratorio para investigaciones marinas, incluyendo estudios sobre las poblaciones de corales y manglares. Además, grupos ambientalistas y cívicos han implementado programas de educación ambiental y de pesca en el sitio. De acuerdo con la profesora Gloria Batista (s/f), el área podría ser habilitada para desarrollar un Centro Internacional de Educación Ambiental, el cual se complementaría con el ecoturismo pasivo que integraría a la gente local en una serie de actividades de carácter económico. Esta área de isla Galeta ha sido considerada bajo la categoría de RESERVA CIENTÍFICA. (Cuadro 1 - Criterios para evaluar futuras áreas protegidas en la Región Interoceánica del Canal de Panamá. Plan de Uso de Suelo y los Recursos Naturales de la Región Interoceánica - Ley 21).

**Cuadro 1: Criterios para evaluar futuras áreas protegidas en la
Región Interoceánica del Canal de Panamá**

Superficie (Hectáreas) Criterios / Sitios	Sitio a Evaluar								
	129,000 Chagres	6,864 Shenian	1,735 Arraiján Howard N/o Kobbe	1,226 Kobbe	289 Galeta	140 Espinar	2,563 Piña	12,000 Empire	1,245 Davis
Protección de la Cuenca	15	3	2	2	0	4	9	11	9
Equilibrio Regional	15	6	5	4	6	4	6	10	4
Zonas de Vida	13	4	4	9	4	4	4	4	4
Cobertura Boscosa	13	15	12	9	7	14	13	13	14
Protección del Suelo	15	12	13	4	12	12	14	14	12
Riqueza de Ecosistemas	15	13	9	12	9	9	9	9	9
Ecosistemas Únicos	15	15	0	15	15	0	0	0	0
Riqueza de especies. Flora	11	9	5	5	4	4	9	7	10
Riqueza de especies. Fauna.	11	9	7	7	4	4	9	6	8
Especies Amenazadas. Flora.	13	12	7	7	4	4	12	7	4
Especies Amenazadas. Fauna	14	4	3	3	4	4	4	3	4
Especies Endémicas. Flora.	15	4	4	4	2	4	4	4	4
Especies Endémicas. Fauna.	13	4	4	4	2	4	4	4	4
Especies únicas	14	0	0	0	4	0	0	0	0
Potencial Ecoturístico	13	15	9	12	10	12	0	0	10
Interés científico	12	10	9	9	15	6	9	9	9
Corredor biológico	13	9	8	5	2	2	9	11	2
Sin limitaciones Naturales	15	12	15	15	12	15	13	15	15
Sin riesgos antrópicos	15	10	13	13	0	15	0	0	15
TOTALES	260	166	129	139	116	121	128	127	137
PORCENTAJES	91.23%	58.25%	45.26%	48.77%	40.70%	42.46%	44.91%	44.56%	48.07%
Categoría de área protegida	Parque Nac.	Parque Nac.	Paisaje Protegido	Paisaje Protegido	Reserva Científica	Área Re- creativa.	Bosque Protector	Bosque Protector	Bosque Protector

Importancia histórica de isla Margarita.

Desde inicios del siglo XX, isla Margarita fue vista por los Estados Unidos de Norteamérica como uno de los puntos más estratégicos para cuidar y asegurar la entrada al Canal de Panamá, que fue utilizada como un sitio de defensa durante la Primera y la Segunda Guerra Mundial.

La isla Margarita se le conocía con el nombre de Fort Randolph, en honor al mayor general Wallace F. Randolph, y era precisamente en esta Isla donde se establecieron ciertas estructuras de artillería y de defensa para cuidar y mantener la seguridad en la entrada norte del Canal de Panamá. Estas estructuras que se construyeron en la isla Margarita son:

1. WEBB. Las armas más largas del Fuerte Randolph fueron establecidas en esta estructura. Se le denominó de esta manera en honor al mayor general Alexander S. Webb. Esta estructura se encontraba situada al noroeste en una esquina de la isla Margarita y la misma estaba equipada con dos rifles de 14 pulgadas (modelo 1910). La construcción de estas estructuras se iniciaron en 1912 y quedaron completas en diciembre de 1915, y las mismas tuvieron un costo de \$371,854.09. Después, durante los años de 1916 y 1943, estas armas fueron usadas para prácticas de tiro alrededor de 119 veces.
2. WEED. Estaba levantada a una corta distancia hacia el suroeste de la estructura WEBB. Se le puso este nombre en honor al general Stephen H. Weed, y la estructura consistía en dos rifles de 6 pulgadas (modelo 1908). Estas armas eran idénticas a las que estaban establecidas en la estructura KILPATRICK, ubicada en Fort Sherman. Su construcción empezó en el año de 1912 y se terminó de establecer en el año de 1916 bajo un costo de \$129,230.6. Este fue el costo para completar el equipo y el establecimiento mismo pero no están dentro de este presupuesto las armas que tendría. El último tiro que se realizó desde estas estructuras fue el 8 de octubre de 1929.
3. TIDBALL y ZALINSKY. Hacia el este y ligeramente al norte de la estructura WEBB, se encuentran las estructuras de TIDBALL y ZALINSKY. A estas estaciones se les denominó así en honor al mayor general John C. Tidball y luego por el mayor general Edmund Louis Gray Zalinsky. Estas dos instalaciones estaban armadas con cuatro morteros de 12 pulgadas (modelo 1896). La construcción de ambas instalaciones se inició en 1912 y ambas se completaron en enero de 1914, las mismas tuvieron un costo aproximado de \$171,364.55. Ambas estructuras se consideraron que no eran efectivas y que eran indefensas contra el ataque aéreo y se cancelaron sus operaciones en el año de 1943.

Justificación.

Este ecosistema representa la barrera viviente que protege a la ciudad de Colón y alrededores de las inundaciones y grandes olas originadas por las tormentas típicas de la región del Caribe.

La protección de estos hábitats aseguraría la sobrevivencia y presencia de una gran cantidad de especies de importancia tales como peces y camarones. Los bosques de manglar en la costa caribeña representan tan solo 3.4% de la cobertura total de manglares del país y están siendo amenazados por el desarrollo urbano, la construcción de puertos, por la Refinería y por la contaminación causada por la disposición de aguas servidas sin tratamiento adecuado, entre otros.

Estas áreas son únicas en el mundo por su gran Biodiversidad, la UICN (La Unión para la Conservación de la Naturaleza), la señaló como área protegida en el libro *Corales del Mundo*, 1990. Durante más de 40 años científicos alrededor del mundo han realizado estudios del ambiente marino. Más de 200 publicaciones científicas han documentado más de 1000 especies de solamente invertebrados marinos y más de 500 especies de algas marinas. En los bosques de manglares, arrecifes de coral, de estas áreas, la sociedad Audubon y el Instituto Smithsonian identificaron el 32% de las especies vertebradas en peligro de extinción de la República de Panamá.

La Laguna de Isla Margarita es de gran importancia, ya que representa el criadero natural de los huevos de langostas, cangrejos, camarones, peces, algas y numerosas especies las cuales son esenciales en el comercio pesquero del Caribe. Aun toman mayor importancia cuando nos podemos percatar de forma muy fácil que de estos criaderos dependen de forma directa e indirecta el sustento diario de más del 35% de la población desempleada de Colón (más o menos 70,000 habitantes). (Ver el cuadro de las especies de la Laguna de la Isla Margarita utilizadas por la población local).

Marco Legal

DAYRA JARAMILLO

Antecedentes. En el año de 1993, por el mes de junio, se llegó a considerar el Anteproyecto de Ley N°55 que tenía como objetivo principal establecer un parque natural entre la isla Margarita y bahía Las Minas. La finalidad de establecer este parque natural era la de proteger la barrera natural de manglares y arrecifes de coral localizado justo en la entrada norte del

Canal de Panamá en la provincia de Colón. Esta barrera natural protege a la ciudad de Colón y alrededores, contra la erosión y las inundaciones que ocasiona el oleaje normal y las grandes olas generadas por tormentas tropicales.

Otro de los puntos que se deben destacar es que el 32% de las especies vertebradas en peligro de extinción de la República de Panamá viven en esta área, y que a pesar de la gran importancia mundial que tienen los manglares y los arrecifes de coral en la provincia de Colón están siendo gradualmente destruidos. (Ver cuadro de las especies en peligro de extinción).

En este momento, a pesar de que se han declarado los manglares patrimonio nacional, grandes secciones de bosques de manglares están siendo cortados, las ciénagas están siendo rellenadas para crear terrenos y los arrecifes han sido dragados para obtener material de relleno. Los terrenos más elevados detrás de los manglares están siendo deforestados, erosionándose progresivamente los suelos (tal como lo indican los estudios del Dr. John Cubit y colaboradores).

Por estos y muchos otros motivos, en el año de 1993 se inspiraron en realizar un anteproyecto de ley sobre materia ambiental, específicamente en esta región de Colón, que tiene tanto potencial y que a lo mejor las empresas que vienen a invertir e incluso nosotros mismos, los panameños, aún no vemos. Hubiera sido muy buena la aprobación de tal documento lo que en estos días nos ahorraría muchas dificultades y tristezas, sobre todo cuando se ve que no le están dando el valor a isla Margarita que se merece.

Actualmente. Con base al artículo 14 del Decreto Ejecutivo N° 57 del 16 de marzo del 2000, nos podemos percatar de que el proyecto a elaborarse pronto en isla Margarita se encuentra dentro de la lista de los proyectos a ingresar al proceso de evaluación de Impacto Ambiental.

El artículo 18 del mismo Decreto señala que el promotor y las autoridades ambientales deberán considerar ciertos criterios (son 5 que señala el artículo) de protección ambiental, y cabe señalar que algunos de estos criterios no han sido cumplidos por las autoridades correspondientes ni por la empresa a instalarse. De estos criterios nos interesa mencionar:

Criterio 2. Se define cuando el proyecto genera o presenta alteraciones significativas sobre la cantidad y calidad de los recursos naturales, incluyendo suelo, agua, flora y fauna, con especial atención a la afectación de la diversidad biológica y territorios o recursos con valor ambiental y/o

patrimonial. A objeto de evaluar la significación del impacto sobre los recursos naturales se deberán considerar los siguientes factores:

- g) La alteracion de especies de flora y fauna vulnerables, raras, insuficientemente conocidas o en peligro de extinción.
- h) la alteracion del estado de conservación de especies de flora y fauna.
- i) la induccion a la tala de bosques nativos.
- p) los efectos sobre la diversidad biológica y biotecnología.
- q) la alteracion de cuerpos o cursos receptores de agua, por sobre caudales ecológicos.

Criterio 4. Se define cuando el proyecto genera o presenta alteraciones significativas sobre atributos que dieron origen a un área clasificada como protegida o de valor paisajístico y estético de una zona. Se deben considerar los siguientes factores:

- a) la afectacion, intervencion o explotación de recursos naturales que se encuentran en áreas protegidas.
- e) la afectacion, intervencion o explotación de territorios con valor paisajístico y/o turístico.

Criterio 5. Se define cuando el proyecto genera o presenta alteraciones sobre monumentos, sitios con valor antropológico, arqueológico, histórico y perteneciente al patrimonio cultural. Se consideraran los siguientes factores:

- a) la afectacion, modificacion y deterioro de algun monumento histórico, arquitectónico, monumento público, monumento arqueológico, zona típica o SANTUARIO DE LA NATURALEZA.
- b) La extraccion de elementos de zonas donde existen piezas o construcciones con valor histórico, arquitectónico o arqueológico; y.
- c) La afectacion de recursos arqueológicos en cualquiera de sus formas.

Cito estos criterios señalados en el artículo 18 del Decreto Ejecutivo N° 57 de 16 de marzo del 200, porque a simple vista se nota que no se están siguiendo con todas la pautas o pasos necesarios para poder llegar a la construcción de una empresa de tal magnitud como lo es Colón Oil and Services, S.A., la cual afectaria de muchas formas el ecosistema que se encuentra en el area por muchas medidas de seguridad que se tomen de antemano. Este es un lugar muy especial por su posicion si bien es cierto para establecer una compañía como esta, pero por todo lo señalado anteriormente no es lo mas conveniente ni lo mas saludable para las especies.

que sí existen en el área y que habitan ahí desde hace mucho más tiempo que cualquiera de las compañías o empresas que allí se han establecido.

También, hago referencia a estas normas, porque hay que tomar en cuenta que muy cerca del área se encuentra la isla Galeta, la cual es una Reserva Científica y la misma podría verse afectada enormemente si llegase a pasar cualquier error en la instalación del Nuevo Centro de Acopio y Despacho de Combustible y derivados del Petróleo o si aún ya instalado llegase a haber un derrame de petróleo.

Isla Margarita, no solamente posee una gran belleza natural que ha sido descuidada a través de los años, sino que ahí se han estado brindando programas de educación ambiental a la comunidad colonense; entonces por qué establecer una compañía petrolera cuando en medio de todas estas compañías de puertos, Zona Libre y demás; Panamá puede ser un ejemplo para el resto de la Humanidad estableciendo un Centro de Educación Ambiental para el cuidado del área.

Por otro lado, por todas las características que presenta el área, la misma debe ser declarada como un Santuario Natural; ya que así lo consideran muchos científicos y turistas extranjeros que por ahí han tenido el gusto de pasar y observar tanto la vegetación como la gran avifauna y la gran cantidad de peces y demás especies que allí habitan. Cómo puede ser posible que personas ajenas a nuestro país sepan y aprecien más lo que nosotros mismos tenemos en nuestras manos y está a punto de irse.

No se ha tenido en cuenta el punto histórico que muchos panameños aún no conocen. ¿Por qué se señala que esta isla es importante desde el punto de vista histórico? Pues, porque ahí se establecieron estructuras de artillería y defensa, las cuales tenían sus funciones respectivas para la defensa del Canal. Cabe destacar que estas estructuras aún permanecen en el área de isla Margarita y las mismas no pueden ser destruidas así como así; ya que ese es un patrimonio histórico panameño de gran importancia para nosotros (WWI Fortifications of the Panama Canal, 1977; Gardner & Carpenter).

Otro artículo que me parece muy importante en este caso, es el artículo 19; el señala qué tipo de estudio de impacto ambiental es el que debe realizarse. Esta compañía señala que el estudio que se necesita es el de Categoría II, pero a mi concepto debería ser el de Categoría III. La respuesta es muy simple: Estudio de Impacto Ambiental Categoría II - Documento de análisis aplicable a los proyectos cuya ejecución puede ocasionar impactos ambientales de carácter negativos que afecten parcialmente el

ambiente, los cuales pueden ser eliminados o mitigados con medidas conocidas y fácilmente aplicable a fin de cumplir con la normativa ambiental vigente. Mientras que el Estudio de Impacto Ambiental Categoría III - Documento de análisis aplicables a los proyectos cuya ejecución puede producir impactos ambientales negativos de significación cuantitativa o cualitativa, que ameriten un análisis más profundo para evaluar los impactos y para proponer el Plan de Manejo Ambiental.

Claramente como lo señalo en el párrafo anterior, se debe realizar un análisis muchísimo mas a fondo de lo que se va a hacer en la isla Margarita, ya que son muchas las cosas afectadas al ubicar una empresa de tal magnitud. Mas que nada debemos tomar en cuenta que la fauna tanto marina como de aves es muy delicada y ellos están acostumbrados a andar ahí en ese lugar, tal como lo demuestran estudios científicos a nivel nacional e internacional. No es posible que ellos se adapten de forma tan rápida al cambio tan brusco que les espera con la ubicación de Colón Oil and Services, S.A., y a toda esta estructura hay que agregarle los rellenos, la tala de arboles y demás actividades que pueden llegar a contaminar seriamente un ecosistema donde se encuentran hasta especies en peligro de extinción. Tanto del punto de vista jurídico como desde un punto de vista ambiental, los daños que se van a ocasionar en esta isla serán irreversibles, y serán cualitativos y cuantitativos, ya que existe suficiente documentación anterior de todo el ecosistema marino y terrestre (ver la lista de las publicaciones). Todo este daño que se causara se verá con el pasar de los años y entonces no podremos hacer mucho.

Desde un punto de vista constitucional, podemos citar varios artículos de nuestra Carta Magna que hacen referencia a lo expresado con anterioridad:

El artículo 116 de la Constitución Nacional de Panamá, señala que el Estado esta encargado de reglamentar, fiscalizar y aplicar oportunamente las medidas necesarias para garantizar que la utilización y el aprovechamiento de la fauna terrestre, fluvial y marina, así como de los bosques, tierras y aguas, se lleven a cabo racionalmente, de manera que se evite su depredación y se asegure su preservación, renovación y permanencia.

Esta norma señala que es el Estado el encargado de velar por la protección de nuestras riquezas naturales y que mejor que empezar por conservar los manglares que se encuentran en nuestra provincia de Colón, ya que es uno de los pocos que quedan en Panamá.

Artículo 117 de la Constitución Nacional de Panamá, señala que la ley reglamentará el aprovechamiento de los recursos naturales no renovables, a fin de evitar que del mismo se deriven perjuicios sociales, económicos y ambientales.

Cito este artículo, porque evidentemente al realizar este proyecto de establecer un centro de acopio de despacho de combustibles y derivados del petróleo se verán afectados todos los sectores aquí señalados ya que se causarán perjuicios sociales, porque muchos de los habitantes del área consumen especies marinas que en su mayoría establecen sus criaderos y anidan en la laguna Margarita. Se ocasionarán perjuicios económicos, especialmente para la población del área y para el sector pesquero; ya que al eliminar o dañar de alguna manera el ecosistema de estas especies se verá afectada tanto la pesca realizada por los habitantes para su subsistencia como la pesca industrial o comercial. Si se dan los daños anteriormente descritos, ni hablar del daño ambiental que se ocasionará al área, el cual será irreversible, pues aunque nuevamente traten de reforestar el lugar, ya no sería lo mismo e incluso nos arriesgaríamos a perder ciertas especies que anidan allí y que se encuentran en peligro de extinción.

Artículo 256 de la Constitución Nacional de Panamá, señala que las concesiones para la explotación del suelo, del subsuelo, de los bosques y para la utilización de agua, de medios de comunicación o transporte y de otras empresas de servicio público, se inspirarán en el bienestar social y el interés público.

Esta norma no hace más que reafirmar lo que he expresado con anterioridad sobre todos los daños en los distintos niveles que pueden ocasionarse. Incluso se hace referencia aquí a que se deben inspirar estas concesiones para la explotación en el bienestar social y el interés público. Al señalar interés público se requiere que exista un bienestar para todos, y tal como lo indica la frase se debe ver que los resultados sean buenos para la población y para el área, lo que no llegaremos a ver si se realiza el proyecto de buenas a primeras como se ha estado haciendo hasta ahora.

Artículo 257 de la Constitución Nacional de Panamá, señala que la riqueza artística e histórica del país constituye el Patrimonio Cultural de la Nación y estará bajo la salvaguarda del Estado el cual prohibirá su destrucción, exportación o transmisión.

En este artículo nuestra Carta Magna hace referencia a que se prohíbe la destrucción, exportación o transmisión de cualquier Patrimonio Cultural

de nuestra Nación. Es muy importante señalar que la isla Margarita tiene una importancia histórica muy grande, la misma fue utilizada para la defensa del Canal de Panamá y en ella se establecieron estructuras para obtener tal finalidad, pero si se construye esta nueva empresa en el lugar de isla Margarita, es obvio que mucha de nuestra historia va a desaparecer, puesto que serán destruidas las estructuras ya señaladas.

Estudios realizados en el área.

Estudios realizados por el Catedrático de la Universidad de California, Wayne P. Sousa y por la Universidad de Panamá, son muestra evidente de los peligros que correría el área de no tomarse medidas necesarias o que en tal caso ocurra un error impredecible y por supuesto FATAL. Ambos concluyen en los siguientes puntos

1. Localización de los contenedores de petróleo.

Estos contenedores no deberían ser localizados en las áreas cercanas a isla Margarita. Muchos estudios de los modos de drenaje en esta área muestran que todo el drenaje en el pantano se reúne en el río y es llevado a la laguna Margarita. Incluso con sistemas modernos de tecnología, resguardadora en el diseño de los contenedores, siempre hay una posibilidad sustancial de error humano. Incluso un derrame modesto en esta zona podría seriamente dañar el ecosistema del manglar no sólo en la zona inmediata de los contenedores, sino que con aún más importancia por toda la laguna. La circulación de agua en la laguna es muy limitada, lo cual quiere decir que el petróleo no sería diluido o llevado por las corrientes. En lugar de eso, sería depositado e incorporado, en el sedimento del manglar, causando mortalidades extensivas en los árboles, incluso los de la zona propuesta como área silvestre protegida (como ocurrió en otras zonas después del derrame de petróleo de TEXACO). La mortalidad de aves acuáticas, peces, invertebrados, y cocodrilos, también será tremenda. Los bosques de mangle que bordean el lado este de la laguna Margarita (formando parte de la propuesta área protegida), son de los más sanos y más productivos en punta Galeta. Si esta zona ha de ser una viable reserva silvestre, estos bosques no deben ser arriesgados.

2. Protección de la cuenca hidráulica del río Caño Sucio situado en Coco Solo.

Es imperativo que el río no sea sometido al aumento en depósitos de sedimentos que resultaría de la tala y relleno de la zona rodeando el manglar. Este río es la fuente de agua fresca más importante para la laguna Margarita.

sirviendo como el canal principal para el drenaje de la cuenca hidráulica de todo el área de Coco Solo. Si se atraganta este drenaje con sedimento, no sólo habrá problemas serios en toda la zona con gran probabilidad de encharcamiento de las carreteras, sino que los sedimentos serán transportados a la laguna y depositados ampliamente. Los suelos en las marismas suelen ser anóxicos como resultado de inundación, los árboles dependen de sus raíces aéreas para llevar oxígeno hasta sus raíces subterráneas. Cuando estas raíces aéreas se entierran en sedimento los árboles mueren muy rápidamente. Entonces, cualquier actividad que supone un aumento de sedimento en el río Caño Sucio/Coco Solo, podría muy fácilmente resultar en la muerte de árboles en el manglar rodeando la Laguna, incluidos los que están en la propuesta zona área silvestre protegida.

3. Puerto en la laguna Margarita.

Es imperativo que la calidad del agua en la laguna se preserve si el ecosistema del manglar, particularmente dentro del área silvestre protegida, debe de ser conservado. Hay dos problemas imponentes de calidad de agua asociados con la construcción de un puerto en la laguna. El primero, es que la laguna es poco profunda y el acceso para los barcos seguramente necesitará una expansión de la boca de la laguna y la draga de una ruta para barcos. Ya que la zona este de la laguna ha sido demarcada área silvestre protegida, la ruta para barcos debería correr por la orilla oeste de la laguna, lo más lejos posible del área silvestre protegida.

Si es necesario extraer tierra del agua con draga, esta tierra extraída no debe ser depositada nuevamente en la laguna; debería ser cargada sobre una barcaza y llevada fuera de la laguna. Esto es crítico para el mantenimiento de la salud del ecosistema del manglar porque el sedimento causado por la draga sería mortal para los mangles y la fauna marina asociada. Además de tener en cuenta los potenciales daños causados por la operación de una draga, es imperativo que el puerto tenga un sistema asegurado para el vertido de aguas residuales, basura y productos de petróleo usados, para que estos contaminantes no sean introducidos en la Laguna. Todo esfuerzo debe ser extendido para limitar el derrame accidental de aceite y gasolina, y para desaconsejar que los barcos echen basura en la laguna. Si estas precauciones no son tomadas, el sistema será seriamente contaminado dragando la productividad y valor estético del ecosistema. Otro problema posible con la localización del puerto en la laguna Margarita es que numerosas especies de aves marinas anidan en las islas dentro de la laguna y se verán con toda probabilidad alteradas por el tráfico de barcos.

4. Uso de la carretera Galeta para acceso al centro de servicios de los contenedores de petróleo.

Una gran preocupación es el impacto del tráfico frecuente de camiones sobre la carretera de Galeta. Los camiones han destruido el hormigón de la carretera de Coco Solo, y se teme que el asfalto de la carretera de Galeta sera dañado incluso más rápidamente. En tiempos de marea alta durante la temporada de lluvia, esta carretera está a sólo unos centímetros sobre el nivel del agua, así que la presión debida a los camiones puede causar fácilmente una inundación de la carretera. El pequeño puente sobre el río Caño Sucio tendra que ser ensanchado y reforzado para soportar el peso de los camiones y permitir que estos pasen por él. Esta construcción puede tener efectos dañinos sobre el flujo del río. El tráfico de camiones también molestara el avifauna que anida y se alimenta en esta area. Esta es una de las zonas más importantes de Panamá para observar aves, un recurso muy valioso para el ecoturismo.

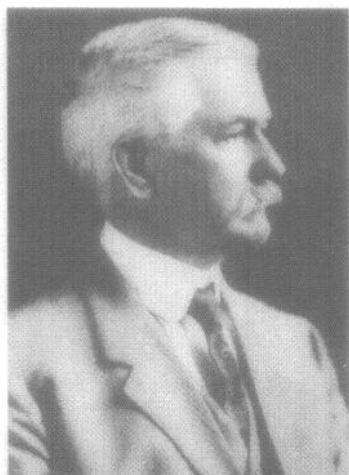
Conclusiones.

Isla Margarita es un santuario natural, un patrimonio histórico y es un bien de dominio publico, al cual todos y cada uno de nosotros los panameños debemos asistir y conocer. Por todo lo expuesto anteriormente, no es justo que nos alejen de una parte de nuestra historia y mucho menos es justo que se aleje a las distintas especies que allí se encuentran, ya que este ha sido su hogar durante años

Desde el punto de vista legal, se deben tomar consideraciones que sean mas serias y llevar a cabo con rigor todas las normas que defienden nuestro patrimonio, tanto a nivel constitucional como a nivel ambiental

Isla Margarita es un privilegio ecológico que muchos países desearian tener para poder aprovecharlo, pero es una lástima que en muchos de estos países que desearian tener, Isla Margarita y su Laguna ya han perdido todo tipo de posibilidad de conservar un area tan bella debido al mal manejo que se le dio durante años anteriores. Entonces, me atrevo a concluir que Panama tiene que saber lo que tiene y aprovecharlo al máximo, pero no estableciendo industrias de esta magnitud; sino preservando su naturaleza, su ecología y su estado de una forma más viable tanto para los animales como para los seres humanos.

William Crawford Gorgas y sus programas de salud en Panamá



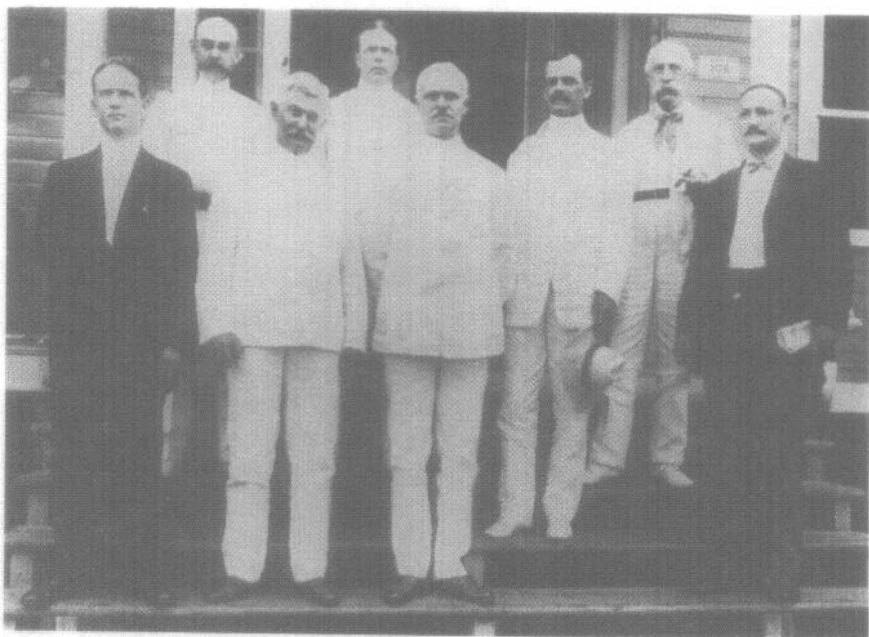
En noviembre de 1903, se firmó en Washington el Tratado Hay-Bunau Varilla que autorizó a los Estados Unidos la tarea de reanudar los trabajos de excavación del Canal Interoceánico, suspendidos tras el colapso del Canal francés.

Pero mucho antes de su llegada al Istmo, los norteamericanos comprendieron que más allá de los complejos problemas de carácter técnico que debían enfrentar, existía la grave situación de salud que había sido una de las causas del fracaso de ese proyecto gigantesco.

De ahí que desde el año de 1904, tan pronto como empezó a llegar a Panamá el primer equipo de técnicos para reevaluar los estudios del proyecto del Canal Interoceánico, fue designado el Dr. William C. Gorgas, como responsable por los programas de salud que debían afectar no sólo a los obreros que trabajarían en la ruta del Canal, sino a los mismos habitantes de las ciudades terminales de Panamá y Colón.

El Dr. Gorgas había trabajado arduamente en otros proyectos similares y había tenido contacto con la experiencia que vivió Cuba, bajo los experimentos del Dr. Carlos J. Finlay para combatir la fiebre amarilla, tal como él mismo nos indica...

“Cuando llegamos de La Habana, creímos que la única responsabilidad de nuestro trabajo consistiría en matar los mosquitos por el procedimiento de fumigación y fue esa la tarea que nos impusimos al llegar al Istmo,



Comisión del Canal de Panamá, (1908) – De izquierda a derecha: Lt. Col H. F. Hodges; Joseph Bucklin Bishop, Secretario; Col. William C. Gorgas; Adm. H.H. Rousseau; Col. George W. Goethals, Presidente de la empresa y jefe de Ingeniería; Lt. Col. D. D. Gaillard; J. C. S. Blackburn, and Lt. Col. William L. Sibert.

plenamente confiados en la calidez de este método de trabajo, pero en Panamá llevamos a cabo un programa de fumigación mucho más intenso que el que habíamos realizado con anterioridad en La Habana”.

Panamá, comparado con La Habana, resultaba un pueblo muy pequeño. La Habana en 1904 tenía una población de 250.000 habitantes, mientras que la ciudad de Panamá posiblemente podría tener unos 20.000 habitantes, sin embargo en este país nuestra tarea resultó mucho más ardua.

Se nos hace difícil tarea resumir en breves palabras la labor imponderable del Dr. William C. Gorgas en Panamá, quien como una de sus primeras faenas colocó empeño personal instalar en Panamá un acueducto moderno que ofreciese a nuestro país agua incontaminada, de igual manera, a él debemos la instalación de los alcantarillados y pavimentación de las calles de las ciudades terminales de Panamá y Colón, y la remodelación de los centros de salud existentes en nuestro país en la fecha.

Hemos rescatado de la Biblioteca de la Comisión del Canal de Panamá, este documento suscrito por el Dr. William Crawford Gorgas, que relata

parcialmente su tarea en nuestro país, y por lo extenso nos hemos visto obligados a reducir, confesando nuestro remordimiento por esta mutilación, pues de otra manera resultaría imposible su publicación por parte de la Revista Cultural Lotería.

1. Los programas de salud en Panamá.

Desde un principio surgieron dificultades insuperables para obtener provisiones. Muy poco se pudo obtener en el Istmo y los departamentos de provisiones en los Estados Unidos eran muy lentos para organizarse. Durante el primer año se recibieron muy pocas.

Por otra parte encontramos poca receptividad de algunos sectores sobre la importancia de nuestro programa de salud en el Istmo de Panamá. El intento de la primera Comisión para manejar desde Washington los trabajos en Panamá en todos sus detalles resultó fatal, y lo que se refiere al Departamento Sanitario más aún por el difícil acceso a su director principal.

En junio de 1904 a pesar de las enormes dificultades, todos empezamos a trabajar con mucho entusiasmo, determinados a hacer lo mejor que podíamos bajo las circunstancias.

2. La fase inicial de la compañía de sanidad.

Los \$50.000 de provisiones y el personal que se trajo al mismo tiempo, nos permitió empezar bien en todas las ramas para instalar en Panamá el Departamento de Sanidad, tal como se describiera en las recomendaciones hechas desde marzo de 1904. Apesar de las pocas provisiones, pero gracias al personal con que contábamos, logramos alcanzar algunos buenos resultados.

3. La lucha contra la fiebre amarilla

Desde nuestra llegada a Panamá nos dimos cuenta de que el tema de la fiebre amarilla era la fase de los programas que debíamos atender con propiedad. Entendimos que si los americanos caían víctimas de esta enfermedad, de manera considerable tendríamos grandes dificultades en este territorio, y para que se quedaran tendríamos que aumentarles los salarios, con la esperanza además que éste estímulo incrementaría su productividad.

De la información estadística que pudimos obtener del Istmo, pudimos percatarnos que los franceses perdieron un promedio anual cerca de un tercio de la población blanca. Si nosotros llegásemos a perder esa misma proporción tendríamos cerca de 3500 muertes entre nuestros americanos anualmente.

Por lo tanto, durante el primer año hicimos de la fiebre amarilla nuestra prioridad. Los dos focos principales de infección de esta epidemia estaban en los pueblos ubicados a las orillas de la vía del ferrocarril, de Colón a Panamá, que era la misma ruta de los trabajos de excavación y en donde estaban la mayoría de los campamentos de los trabajadores.

4. La fumigación como primer objetivo



La fumigación de la ciudad de Panamá y Colón, con el ánimo de dar inicio a un programa integral de saneamiento.

En cuanto a Panamá, en vez de esperar fumigar una casa en donde hubiera ocurrido un caso de fiebre amarilla, fumigábamos hasta las casas de los vecinos, para matar todo vestigio de mosquitos. A pesar de ser un pueblo pequeño nos impusimos la tarea de no dejar un rincón sin fumigar en forma adecuada, siempre bajo la premisa de que la fumigación era capaz de terminar con los peligros de la propagación de la epidemia.

Con esta idea en la mente empezamos a fumigar cada edificio, empezando de un extremo a otro de la ciudad de Panamá. Nos tomó como un mes recorrer toda la urbe, y sin embargo al poco tiempo aparecieron nuevos brotes de fiebre amarilla, por lo tanto tomamos la determinación de repetir una vez el proceso.

Usamos en un año cerca de 120 toneladas de polvo insecticida y cerca de trescientas toneladas de sulfuro.

Esta cantidad de polvo insecticida representaba las provisiones de todo un año para los Estados Unidos, pero nosotros usamos en Panamá todo el polvo insecticida que pudimos encontrar en el mercado de los Estados Unidos.

Un incidente interesante ocurrió durante el primer año en este esfuerzo sanitario sabiendo que había brotes de fiebre amarilla en las ciudades de Panamá y Colón, hicimos una requisición de ocho toneladas de polvo insecticida con ese destino.

Las autoridades norteamericanas se mostraban alarmadas con la proporción de nuestros requerimientos, señalando que sin duda nuestros cálculos debían ser exagerados, sin embargo a la postre tuvimos que usar una proporción de quince veces más de lo que originalmente habíamos estimado que sería necesario para erradicar la epidemia de estos sectores geográficos urbanos.

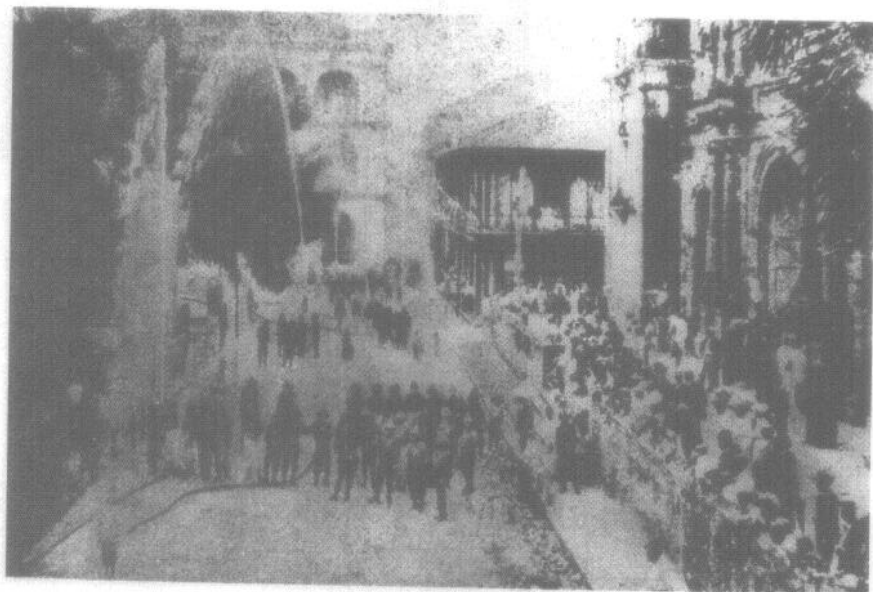
En todo momento como reacción natural las autoridades sanitarias de los Estados Unidos consideraban desacertadas nuestras previsiones, y llegamos a tener el temor que se perdiera la confianza en la tarea que se nos había encomendado, lo cual habría sido la causa del colapso completo de los programas de salud en Panamá.

5. El respaldo de George Davis a la campaña sanitaria

El general George W. Davis, el Gobernador designado, fue el único miembro de la Comisión que vivió de manera continua en el Istmo. Él era el único miembro de la Comisión que llegó a tener una idea adecuada de las dificultades que confrontaba nuestro departamento sanitario. En todo momento de él recibimos todo apoyo.

La fuerza de hombres blancos tenía dificultades para adaptarse al Istmo, y se mostraban los más propensos a ser contagiados por la epidemia de fiebre amarilla. De 1904 a 1905 la fiebre amarilla aumentó con mayor rapidez entre ellos. Las autoridades se alarmaron. En enero de 1905 la primera comisión del Canal renunció y de inmediato se nombró una nueva Comisión.

Aún después de este cambio, el Departamento de Sanidad no estaba en las mejores condiciones que con la Comisión anterior. El jefe de Sanidad aún era un subalterno del Gobernador. Las medidas sanitarias que se llevaban a cabo eran sólo las que podían impresionar al Gobernador. Las



La instalación de un acueducto moderno para garantizar agua sana para las ciudades de Panamá y Colón, y el cual fue inaugurado el día 4 de julio de 1905.

otras se llevaban a cabo con grandes dificultades, lo cual en todo momento resultaba una experiencia desafortunada.

Las autoridades de sanidad no tenían ninguna duda de su éxito y se sentían confiadas de que podían erradicar la fiebre amarilla de Panamá como lo habían logrado en La Habana, pero era necesario contar con el apoyo de las autoridades superiores.

Todo parecía indicar que con relación a la fiebre amarilla la situación iba de mal en peor. En abril de 1905 varios oficiales, algunos de los más altos oficiales murieron de fiebre amarilla. Esto causó un pánico generalizado entre la población blanca, y una gran desmoralización en todos los demás trabajadores.

La mayoría del personal que nos acompañaba en los programas de salud, había trabajado con nosotros en La Habana, y sabían lo que nosotros habíamos logrado con respecto a la fiebre amarilla allá, sin embargo el resto del personal se sentía pesimista, temeroso de que morirían en la misma forma como habían muerto tantos franceses en el periodo de construcción del Canal francés.

Afortunadamente para la causa sanitaria de Panamá, el presidente Roosevelt siempre respaldó con entusiasmo nuestro trabajo desde que

empezamos a trabajar en La Habana. Él fue el que señaló a la Comisión, que tal como nosotros lo habíamos manifestado en diferentes oportunidades, la teoría del mosquito había tenido gran éxito al desarrollarse los programas sanitarios de La Habana. En todo momento, siempre que acudimos a él, encontramos su apoyo sin reservas.

6. La última jornada contra la fiebre amarilla.

Para este tiempo fue nombrado John F. Stevens, como Ingeniero Jefe y miembro de la Comisión, para llenar la vacante que había dejado la renuncia de Davis, el anterior director. Desde su llegada a Panamá, expresó su plena confianza en los programas de sanidad ofreciéndonos su apoyo total.

Este respaldo fue de gran significación para los miembros de la comisión de salud en un momento en el que su moral estaba por el piso.

Durante el otoño de 1905, el ingeniero Stevens recomendó que el Departamento de Sanidad trabajase como una oficina autónoma, pero la cual debía comunicarse periódicamente para reportar sus resultados. Ello trajo como consecuencia que todas nuestras necesidades fueran satisfechas en la medida en que ellas se fueron presentando.

Desde entonces disminuyó en forma sustancial la epidemia de fiebre amarilla que parecía incontrolable, y para el mes de noviembre de 1905 ocurrió el último registro de un caso de fiebre amarilla en Panamá, lo cual robusteció el prestigio de los miembros de la Comisión de Sanidad, tanto entre los miembros de la Comisión del Canal, como dentro de la misma población del Istmo.

Al examinar nuestra jornada en los años de 1905 y 1906, podemos advertir que fue el período en que trabajamos más duro, pero cuando alcanzamos las mayores satisfacciones por nuestro trabajo. Para el año de 1907, podemos decir, que ya nuestro trabajo había vencido los mayores obstáculos. Desde ese instante nos dedicamos a mantener las condiciones que habíamos alcanzado, tras una lucha tan dura.

Debemos advertir que todavía para el año 1905, la mayoría de los médicos que habían tenido experiencia en el tratamiento de la fiebre amarilla tenían anchas dudas sobre la teoría del mosquito, como transmisor de la fiebre amarilla. Uno de estos médicos surgió en un instante de crisis como nuestro posible sucesor en el cargo de Director de la Oficina de Sanidad en el Istmo.

Si esta decisión se hubiese llevado a cabo, no hay dudas de que los problemas de salud se hubiesen complicado seriamente. No debemos

desconocer como eran las condiciones del Istmo en la fecha en que iniciamos la responsabilidad en esa fecha, y la cual nos hizo meditar cada hora de cada día en el respeto que merecían los miembros de la Comisión de Salud en el periodo de los franceses, quienes trabajaron con tantas limitaciones. Las víctimas de las diferentes epidemias que afectaron la población obrera llegaron a alcanzar un promedio de doscientas cincuenta por año en la década de 1880-1889.

Esta grave situación sin precedentes, hizo creer en forma generalizada en todos los sectores de opinión de los Estados Unidos, que el "Istmo de Panamá era el lugar más insalubre del mundo".

En nuestro caso, debemos hacer un reconocimiento a los principales miembros de la Comisión de Salud que nos acompañaron en esta difícil encomienda, cada uno de los cuales había participado con nosotros en nuestra experiencia anterior en La Habana. Los doctores Carter, Ross, Le Prince. Sin su apoyo, los resultados hubiesen sido otros y nos hubiésemos enfrentado a un fracaso similar al de nuestros antecesores del periodo del Canal francés.

7. Un programa general para combatir todas las epidemias que atacaban la población del Istmo.

Al mismo tiempo que empecé el trabajo de erradicar las epidemias del Istmo, los brotes de la fiebre amarilla, atacamos con igual energía los brotes de malaria. Al Dr. Joseph Le Prince, que estuvo a cargo de un trabajo similar en La Habana, se le otorgó la responsabilidad de diseñar la estrategia para llevar a cabo este programa general.

La campaña para erradicar la malaria en las ciudades de Panamá y Colón, fue exactamente igual a la que llevamos a cabo en la ciudad de La Habana.

Nosotros establecimos reglas de cuarentena para ayudar a prevenir la contaminación. Cualquier barco llegado al Istmo, proveniente de un lugar en donde hubiese brotes de fiebre amarilla, era considerado de alto riesgo. Sabíamos que si la enfermedad se presentaba dentro de los tripulantes, éste debía tener mosquitos, que hubieran picado a alguno, por lo tanto el barco a su llegada al Istmo era objeto de una intensa fumigación, mientras que la tripulación era trasladada a un lugar seguro, pero aislado por durante seis días.

Pero nosotros habíamos descubierto que la persona afectada alguna vez por la fiebre amarilla quedaba inmunizada contra nuevos ataques de la

enfermedad. Para llevar a cabo esta tarea establecimos dos puntos de fumigación de los barcos, uno al norte del Canal, en el Atlántico, y otro en el sur cerca de Culebra.

En cuanto al Anófeles, mosquito transmisor de la malaria, es un mosquito propio de esta temperatura tropical, y el cual encuentra su medio habitual en el agua clara y fresca, sin embargo donde quiera que hay peces los mosquitos no pueden desarrollarse. Para llevar a cabo nuestra tarea, en una distancia de cincuenta millas que corresponden al tránsito del Istmo del Atlántico al Pacífico, dividimos la región en veinticuatro distritos sanitarios: La Boca, Corozal, Ancón, Miraflores, Pedro Miguel, Paraíso, Culebra, Emperador, Las Cascadas, Bohío, Matachín, Gorgona, Juan Grande, San Pablo, Tabernilla, Frijoles, Lagarto, Lion Hill, Gatún, Mount Hope, Colón, Nombre de Dios y Toro Point, de manera posterior se instaló un distrito adicional en Monte Lirio, y otro tanto hicimos con la población de Portobelo en donde sacamos enormes cantidades de piedras destinadas a los trabajos de las esclusas del Canal.

8. La campaña sanitaria en la costa arriba de la región del Atlántico

Nos vimos obligados a instalar una gran fuerza laboral en Nombre de Dios y Portobelo por los trabajos destinados a sacar las grandes reservas de piedras que habían en ese sector, lo que nos obligó a desplegar un especial cuidado en atender los brotes de malaria de este sector geográfico, en sus inicios los brotes de malaria resultaron relativamente altos, pero a los tres o cuatro meses de nuestra permanencia ahí ya se había erradicado el mal.

Al principio Portobelo nos produjo mucha ansiedad y temor. Sabíamos de su importancia histórica y nos sentíamos inseguros de una tarea que debía garantizar el éxito en nuestro programa de salud. Nuestros trabajadores instalaron sus campamentos en la parte alta, al norte de la población, completamente opuesto a la instalación de los monumentos coloniales.

Pero los trabajadores acudían de manera frecuente a la población de Portobelo donde inesperadamente se produjo un fuerte brote de malaria. Portobelo se encuentra fuera de la jurisdicción de la Zona del Canal, pero en todo momento encontramos el apoyo de las autoridades panameñas, para colaborar en las medidas que debíamos implementar.

En Portobelo introdujimos las mismas medidas sanitarias que habíamos establecido en los otros sectores bajo nuestra responsabilidad, y en menos de tres meses logramos controlar la situación. A Portobelo llegan muchas canoas de los indígenas de la población de San Blas para traer su mercancía

de venta, especialmente el coco, pero ellos trafican libremente con Colombia, lo que nos colocaba en una situación de alto riesgo, para la contaminación de muchas otras enfermedades, por tratarse de un sector geografico fuera de nuestro control

9. La labor de los Inspectores de Salud.

Cada uno de los distritos sanitarios que componian el territorio de la Zona del Canal estaba a cargo de un Inspector de Sanidad, quien tenia a su cargo una planilla que variaba de veinte a cien unidades, incluyendo algunos asistentes. Debemos considerar que había mucha diferencia en la población de uno a otro sector geografico de dicho distrito. Mientras que algunos de ellos contaban hasta con diez mil habitantes otros contaban apenas con unos cientos de personas.

Al iniciar nuestro trabajo colocamos nuestra mayor atención a la presencia del mosquito stengomina que transmite la fiebre amarilla, pero de manera posterior, cuando se controló esta epidemia, colocamos mayor energia en atacar los lugares en donde crece el anopheles, que son los transmisores de la malaria

El mosquito anopheles no vuela mucho, así que en un círculo de 200 yardas se encuentran los criaderos, cuyo mayor adversario resulta ser el pleno sol caliente y el agua corriente, por lo cual procurabamos construir drenajes para evitar las aguas estancadas. Muchas veces nos vimos obligados a construir estos drenajes de concreto.

Tenemos que contar con que el Istmo de Panama esta expuesto a las lluvias constantes en un promedio de nueve meses del año, lo cual resulta un gran estímulo para el crecimiento rápido y abundante de la vegetación. La hierba crece tan rapido que muchas veces pareciera que su capacidad de subsistencia y desarrollo resulta mayor que nuestra capacidad para eliminarla.

En algunas oportunidades utilizamos el arsénico como un elemento químico capaz de quemar la hierba y evitar su rápido crecimiento. El Dr. Samuel Darling finalmente descubrio una mezcla de ácido carbólico, resina y alcaloide con lo cual logramos magníficos resultados. El costo de producción de este herbicida se estimó en unos diez y siete centavos por galón.

Una de la tareas en que colocamos mayor y empeño en las comunidades urbanas, fue en la limpieza de la vegetación, tratando en lo posible de conservar los arboles, como si se tratase de un monumento en cada caso.

El territorio bajo la jurisdicción de la Comisión del Canal era de quinientas millas cuadradas, pero sólo cien de ellas estaban sometidas a nuestro programa de salud, el resto considerado como una reserva forestal, era selvas impenetrables.

A nosotros nos preocupaba que cada casa tuviese protegida por mallas para impedir el paso de los mosquitos, y que en todo caso los dormitorios se protegiesen además con mosquiteros.

El Dr. Le Prince tomaron la iniciativa de llevar a cabo una experimento novedoso que consistía en colocar algunos mosquitos dentro de una caja, la cual rociaban con un color azul intenso y en la noche lo soltaban para estudiar su comportamiento, y ello permitía localizarlo estudiando su recorrido. Durante las investigaciones pudimos conocer los hábitos del mosquito anopheles.

10. El trabajo en los centros de salud y en los hospitales.

El Dr. John W. Ross, de la Marina de los Estados Unidos, el mayor Luis Le Garde, del ejército, y yo habíamos adquirido una gran experiencia en el tratamiento de las epidemias en los hospitales de La Habana, pero no conforme con ello hicimos toda clase de indagaciones sobre los adelantos médicos de sectores tan distantes como el archipiélago de Filipinas.

Nosotros no desconocimos en ningún momento el esfuerzo sin paralelo que llevaron a cabo los franceses, y consignación nuestra admiración por su difícil tarea, en situaciones de inocultable desventaja frente a nosotros.

Nosotros teníamos como base los magníficos centros de salud que construyeron los franceses, no los habían mejores, y los cuales estaban equipados, dentro de su tiempo, como hospitales de primera.

Todas las referencias adquiridas nos revelaban además el empeño que colocaba todo el personal del período francés en que la atención a los enfermos que acudían al hospital fuese de primera.

En cuando a los pequeños centro de salud que ellos habían instalado próximos a los campamentos en donde había gran concentración humana, decidimos eliminarlo para concentrar la población enferma en los dos grandes hospitales que nos habían dejado los franceses, uno en Panamá conocido como Hospital Ancón y otro en el sector del Atlántico denominado el Hospital Colón. Nosotros decimos aprovechar todas esas magníficas instalaciones.

Al poco tiempo de haber iniciado nuestro novedoso programa de salud, nuestros hospitales adquirieron un gran prestigio, y muchas personas acudían a nosotros en busca de orientación para muchos otros casos relativos a su salud, más allá de nuestros compromisos contractuales. La mayor propaganda silenciosa que logramos fue la disminución considerable de las epidemias en el Istmo de Panamá y de cualquier otro brote de las enfermedades tropicales tradicionales, sin descuidar la presencia de parásitos que resultó ser un mal muy frecuente, sobre todo en los niños pequeños.

Para combatir la epidemia de malaria utilizamos en forma intensa el suministro de quinina, lo cual dio magníficos resultados.

El Dr. Ross se consagró casi por entero a los hospitales, empeñado en que nuestro centro de salud fuera tan bueno como el mejor que podía ofrecer el más moderno centro hospitalario de los Estados Unidos. Nuestros hospitales estaban equipados con implementos modernos de la más elevada jerarquía.

Los doctores recibían un salario fijo y en ningún momento, por ningún motivo se le permitía cobrar emolumentos extras por sus servicios. La familias de aquellos trabajadores que recibían bajos salarios se les cobraban 0.30 centavos por la atención en cada consulta para cualquiera de los pacientes de su grupo familiar. Generalmente se trataba de personas oriundas de Jamaica.

Tanto los inspectores de Sanidad, como los médicos, colocaban especial interés en supervisar cada día el estado en que se encontraba la higiene en los restaurantes, en las casas de hospedaje, y especialmente en los establecimientos de expendio de víveres.

Con la cooperación entusiasta de las autoridades de Panamá, logramos establecer un programa intenso de salubridad en las ciudades terminales, el cual a plazo corto rindió significativos beneficios, y que fue recibido con impresionante receptividad por parte de la población civil de esas ciudades.

Nuestros hospitales llegaron a dar albergue hasta a 1500 pacientes, y de ellos sin duda el centro de salud más amplio resultó en todo momento el Hospital Ancón. Este centro de salud está bellamente ubicado en las faldas del cerro Ancón, y fue construido por los franceses en el año 1882. Se trata de una inversión fabulosa, que merece todo nuestros reconocimientos para los ejecutivos del Canal francés.

Ellos ubicaron este hospital en bosque sembrado de amplios jardines y árboles ornamentales que cuidaban con esmero. Había ahí, cuando nosotros

llegamos, una impresionante variedad de plantas, la mayoría de las cuales fueron traídas de otras tierras. Los franceses hacían devoción a la naturaleza, y para ellos en todo momento, resultó una facna de primera importancia el cuidado de sus jardines y árboles ornamentales.

Al lado del Hospital Ancón, los franceses instalaron una lechería, la cual estaba atendida con especial cuidado en una extensión de trescientas o cuatrocientos acres. En todo momento ellos contaron con abundante cantidad de leche, considerada muy importante para la dieta de los enfermos. En cuanto al agua para el suministro del hospital, venía de unos chorros abundantes que habían en las orillas del Ancón, y que daba la impresión de ser agua pura, incontaminada y muy limpia.

Nosotros visitamos la cocina central y quedamos impresionados de la organización de este centro en donde prevalecía el orden y la limpieza absoluta. El Hospital Ancón estaba bajo el cuidado de unas religiosas católicas, todas francesas, asistidas por asistentes negras traídas de las islas de Las Antillas.

Había además excelentes médicos franceses. El Superintendente de este centro de salud hasta el año de 1904 cuando nosotros llegamos, era el Dr. La Crossade que era considerado una eminencia, y quien había sido catedrático de la Universidad de París. Él se quedó con nosotros por varios años ofreciéndonos generosamente sus experiencias en el Istmo, debemos considerarlo además una excelente persona.

En ese centro de salud nosotros encontramos treinta edificios en magníficas condiciones contruidos por los franceses. La capacidad de camas para el Hospital Ancón cuando nosotros llegamos era de setecientas camas, y es de justicia reconocer que la atención no podía ser mejor, dadas las circunstancias de la fecha.

El Hospital Ancón, construido por los franceses, estaba bien atendido y equipado, y sin la menor duda fue la mejor institución que había en la América Hispana en su época. Nosotros nos hemos empeñado en hacer resaltar todo los pasivos del Canal francés, pero es preciso destacar sus muchos activos.

Ellos hicieron sus obras por contrato, y muchos de los pacientes del hospital eran empleados de diferentes contratistas. Cada contratista resultaba responsable por sus empleados enfermos y debía asumir sus gastos en el hospital. Ellos cobraba un dólar por atención diaria por paciente, lo cual nos parece un costo sumamente moderado para las atenciones que recibían.

No nos cuesta un gran esfuerzo admitir con toda humildad, que si los norteamericanos hubiesen enfrentado una circunstancia militar en ese mismo periodo, ese costo hubiese resultado el doble o el triple por paciente.

Hoy y para todos los días del mañana, Fernando de Lesseps y los ejecutivos del Canal francés merecen en todo momento nuestro respeto, por una obra inconclusa a la que han sobrado las críticas, pero pocos reconocimientos por lo que dejaron en Panamá.

Con todo y estos beneficios, el hospital no era considerado muy popular por la elevada mortalidad que registraba. Había la creencia de que los enfermos que llegaban al hospital, víctima de la fiebre amarilla, no duraban mas de cinco días reclusos en este centro de salud. Ello fue creando un estado de temor generalizado entre los empleados del Canal, y muchos se negaban a ser llevados al Hospital Ancón.

Al hacer estos comentarios no intentamos criticar al Hospital o a sus administradores. Si nosotros hubiesemos sido responsables del Hospital Ancón en los años de 1884-1885, probadamente nos hubiesemos enfrentado a los mismos resultados. En ese entonces no se sabía que el mosquito era el transmisor de la fiebre amarilla y de la malaria.

Aún cuando las estadísticas resultan muy deficientes, se calcula que en los nueve años de construcción del Canal de Panamá, mil doscientos pacientes fallecieron en el Hospital Ancón, como víctimas de la fiebre amarilla, la cual en su mayoría resultaron franceses, muchos de los cuales eran parte del equipo de la mayor jerarquía ejecutiva de la empresa.

Catorce años después del fracaso de la Compañía Francesa del Canal, el Hospital Ancón, aun bajo la responsabilidad de los norteamericanos, se enfrento a muchas dificultades financieras. Debemos hacer un reconocimiento particular para las religiosas a cargo del hospital en ese periodo anterior, por su mística institucional y, por su esfuerzo en recabar fondos en todas partes para poder atender las múltiples necesidades del Hospital Ancón. Ellas merecen un credito especial por ello.

Desde el mes de junio de 1904 el Dr. La Garde, del ejercito norteamericano, fue comisionado como Superintendente del Hospital Ancón. Durante el primer año al frente de este centro de salud, le resultó casi imposible ponerlo a funcionar a plenitud por la falta de suficientes medicamentos.

En cuanto a las instalaciones del Hospital Ancón nos empeñamos en ampliar sus instalaciones y finalmente logramos contar con mil quinientas

camas. En todos los edificios se establecieron sistemas de alcantarillado y sanitario moderno. Así mismo el viejo sistema de iluminación por lámparas fue reacondicionado por un sistema de alumbrado eléctrico.

El mayor triunfo que alcanzamos nosotros, fue dar seguridad y confianza a la población en general. Desde que asumimos la responsabilidad del Hospital Ancón, en ese centro de salud no se volvió a registrar un solo caso de fiebre amarilla. Debemos ser honestos en admitir que con anterioridad a esa fecha, muchas veces la enfermedad se adquiría en los propios predios del Hospital debido a la impresionante cantidad de botellas, latas, barriles, desperdicios acumulados en sus alrededores y depósito de agua.

Aún cuando los predios estaban bellamente cuidados, en cuanto a los jardines, por temor a las arrieras, los franceses muchas veces las rodeaban de grandes zanjas de agua, para que ellas no pudieran atacarlas sin considerar el riesgo que ellos significaba para la salud en general. Esas zanjas, a la postre, se convertiría en el mayor criadero de mosquito.

Tempranamente nosotros logramos superar este mal, porque nuestro objetivo prioritario era acabar con los criaderos de mosquitos, sin que dejaran de preocuparnos las arrieras.

Con todas las críticas iniciales, nosotros siempre fuimos defensores de la naturaleza, rindiendo un tributo de admiración a los amplios y bellos jardines que establecieron los franceses en los predios del Hospital Ancón. Nosotros reemplazamos algunos arbustos, pero coincidimos en que era preciso mantener la protección de la flora que rodeaba los predios del Hospital.

Actualmente estos mismos predios han mantenido los jardines iniciales del período del Canal francés, con un programa que ha terminado por ampliar las instalaciones iniciales de la hermosa floresta tropical y sus variedades increíbles. Esta actitud contagiante se ha extendido a otros predios de la Zona del Canal de Panamá.

11. Los servicios médicos del Hospital Ancón

Los servicios médicos del Hospital Ancón, durante la administración de los norteamericanos han llegado a alcanzar el respeto de toda la comunidad residente en el Istmo de Panamá.

En el Hospital Ancón hemos recibido pacientes de lugares tan distantes como México y Chile. Cientos de personas de los países hispanoamericanos que iban a Europa en busca de atención médica, han solicitado un permiso

especial para ser atendidos en el Hospital Ancón, que sólo se concibió como un centro de salud para los obreros y residentes de las obras de la vía interoceánica.

Nosotros logramos instalar en este centro de salud, salas especializadas para atender problemas de nariz, ojos, oídos y garganta. Una sala para atender las enfermedades de carácter contagioso, la sala de maternidad, la sala para niños. Preocupación especial nuestra fue establecer una sala para los enfermos mentales, de los cuales llegamos a tener doscientos cincuenta en el año 1913.

En el período del Canal francés los enfermos mentales los mantenían en celdas, como si fuesen prisioneros, y en realidad no había un interés particular en brindarles una especial atención médica.

Nosotros hemos asumido la responsabilidad de recibir muchos enfermos mentales provenientes de la jurisdicción panameña, para los que tenemos un costo especial de \$0.75 diarios por persona cada día.

El coronel Philips trajo unas vacas de los Estados Unidos y con ellas estableció un lechería para uso exclusivo de los pacientes del Hospital Ancon. De igual manera estableció un gallinero con el mismo propósito, el cual llegó a contar con más de doscientos animales.

En cuanto a los empleados destinados al Hospital Ancon y sus servicios nosotros llegamos a contar con 329 empleados blancos, 445 empleados negros, 199 pacientes blancos y 456 pacientes negros.

12. El Sanatorio de Taboga

El agua de la isla de Taboga era considerada por los franceses como un agua pura, tenía reputación de estar libre de la contaminación de la fiebre amarilla. Es un pueblo que tiene una antigüedad de unos cuatrocientos años, en donde existen unas ruinas del período colonial hispanico, que al parecer originalmente fue un convento y una pequeña iglesia católica.

Como los franceses tenían una visión muy particular sobre las bondades de la isla de Toboga ahí establecieron un sanatorio muy amplio con grandes instalaciones. Estaba situado fuera de los límites del pueblo y los predios de sus alrededores estaban sembrados de palmas reales y arbustos, todos sembrados ahí de manera especial para embellecer el área. En ese sanatorio llegaron a instalar ciento veinte camas.

La isla de Taboga llegó a alcanzar tanta reputación, que aún en el período de los norteamericanos muchos enfermos en malas condiciones de salud preferían ser trasladados a dicho sanatorio. Ahí se mejoraban tan rápido, que muchas veces se resistían a regresar a la ciudad de Panamá cuando la embarcación llegaba al muelle para buscar a los enfermos que ya habían superado su crisis.

En la isla de Taboga logramos mejorar las instalaciones de ese centro de salud, destinado para atender con prioridad los afectados por la malaria; otro tanto hicimos con los enfermos de parásitos intestinales que resultó un mal que parecía sin remedio. Nos encontramos que muchos enfermos, por ignorancia, se resistían a tomar la dosis diaria de quinina que les recetábamos para combatir la malaria, y descubrimos que algunos las botaban por las ventanas.

El pueblo de Taboga resulta muy pintoresco por la forma como conservan sus tradiciones y especialmente las relacionadas con las fiesta religiosas.

13. El Leprosorio.

Otra preocupación que el Departamento de Salud tuvo que atender con especial cuidado fue el de los enfermos atacados por la lepra. Nosotros establecimos un centro en una isla de la bahía de Panamá en donde llegamos a tener aproximadamente como cincuenta leprosos, al cuidado del Dr. Henry Carter.

Los propios enfermeros son personas afectadas por la enfermedad y hasta tenemos una maestra dedicada a atender a los niños leprosos. Hemos escuchado que esta isla fue adquirida por el Cónsul inglés en Panamá en el año de 1850, quien quiso aislarse del resto de la población que estaba afectado por esta enfermedad incurable. Él insistió en que jamás había tenido contacto con enfermos afectados por la lepra y que desconocía en qué forma había adquirido la enfermedad. Ahí estableció su residencia hasta el final de sus días y ahí fue enterrado, según su solicitud.

14. La Campaña contra la peste bubónica.

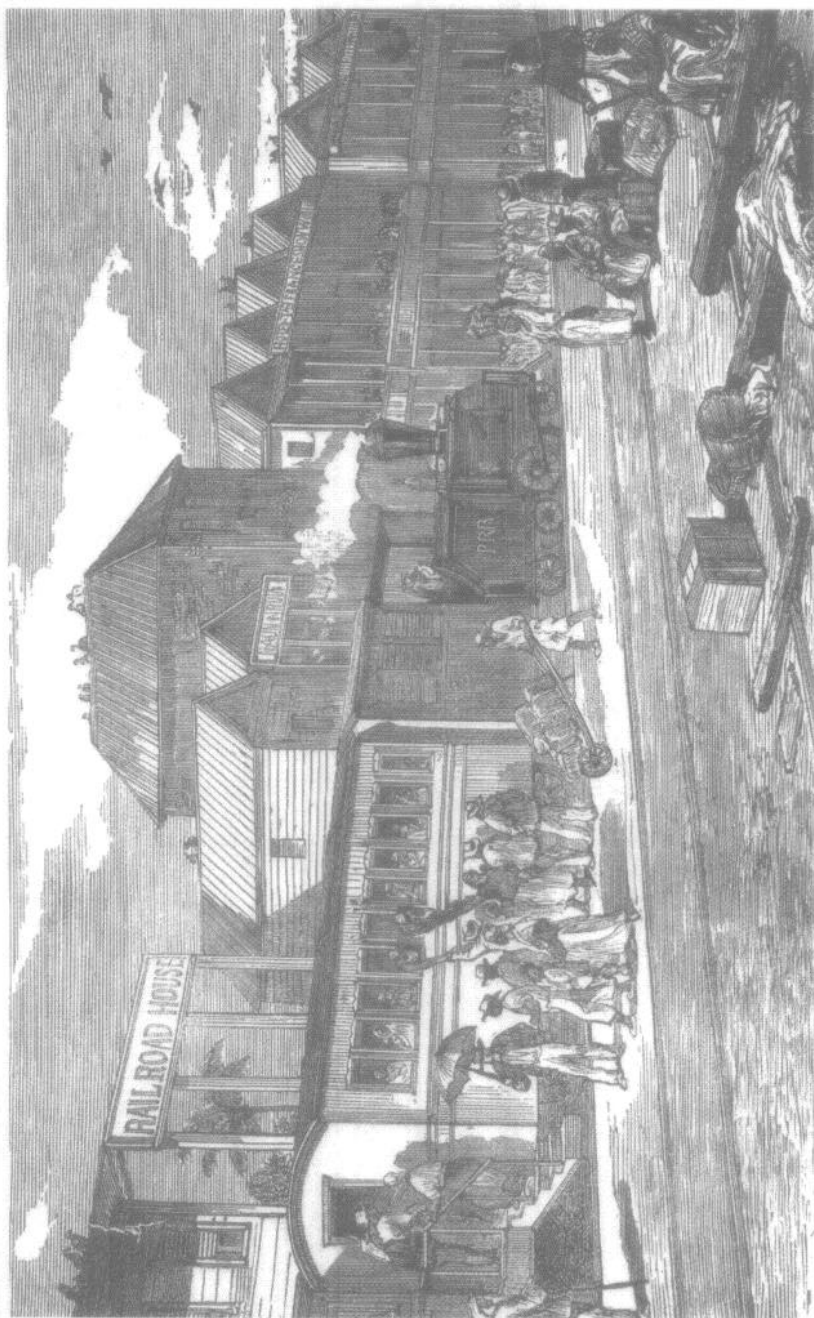
El 20 de junio de 1905, Nehemias Morgan, un negro proveniente de la isla de Jamaica que trabajaba en LA BOCA, fue admitido en el Hospital Ancón con los síntomas de la fiebre bubónica. Este hombre murió a los tres días de ingresar al Hospital, sin que se hubiesen ahorrado atenciones para salvarle la vida. La autopsia reveló que había muerto víctima de la fiebre bubónica.

Ello obligó al Dr. James Perry, médico de amplia experiencia, para que llevase a cabo una investigación sobre esta grave enfermedad, y quien llevó a cabo una labor de saneamiento con severas medidas que alcanzó beneficios a corto plazo.

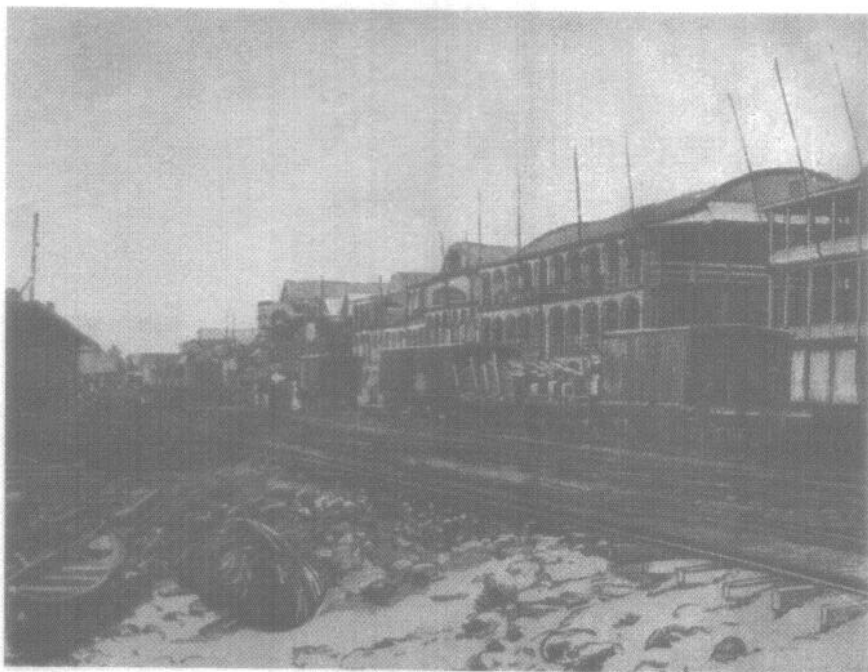
15. La Sanidad en Panamá.

Debemos hacer un reconocimiento a las autoridades y a la comunidad panameña en general porque en todo momento se mostraron receptivos frente a nuestras recomendaciones, algunas de las cuales resultaron un poco drásticas, hasta obligar a cambiar ciertos hábitos de higiene en la población. Nos parece ocioso hablar de los beneficios alcanzados a corto plazo.

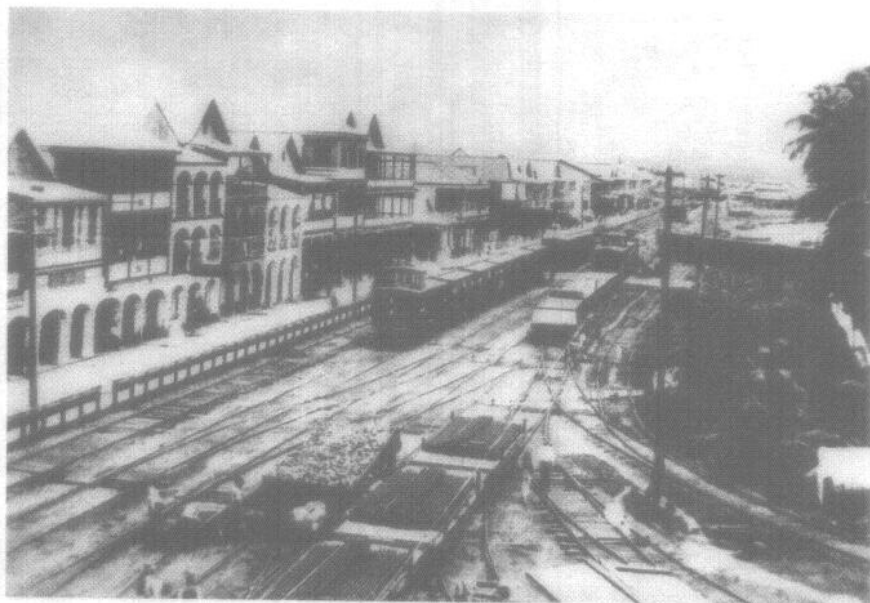
Nosotros pensamos que el trabajo de sanidad que llevo a cabo un equipo de hombres convencidos de la importancia de su labor, con una elevada mística casi religiosa, algún día será realmente comprendida por las generaciones futuras, porque no faltaron en todo instante las críticas mezquinas de gran incomprensión provenientes de todos los sectores, internos y externos, aun en los Estados Unidos. Sin la labor extraordinaria de estos hombres dedicados a garantizar la salud para todo el Istmo, la del Canal de Panamá jamás habría sido concluida.



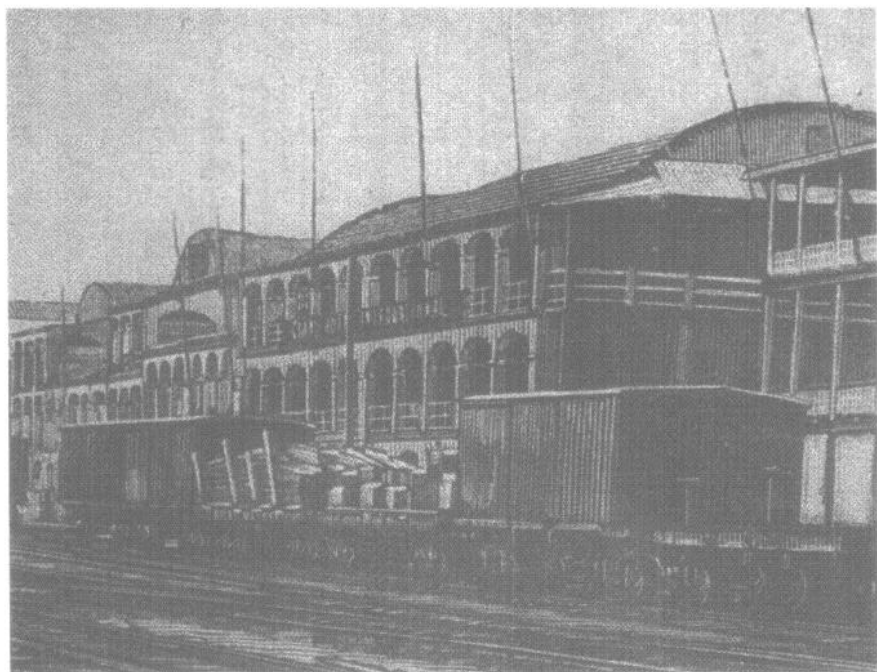
Estación del ferrocarril en Colón (siglo XIX).



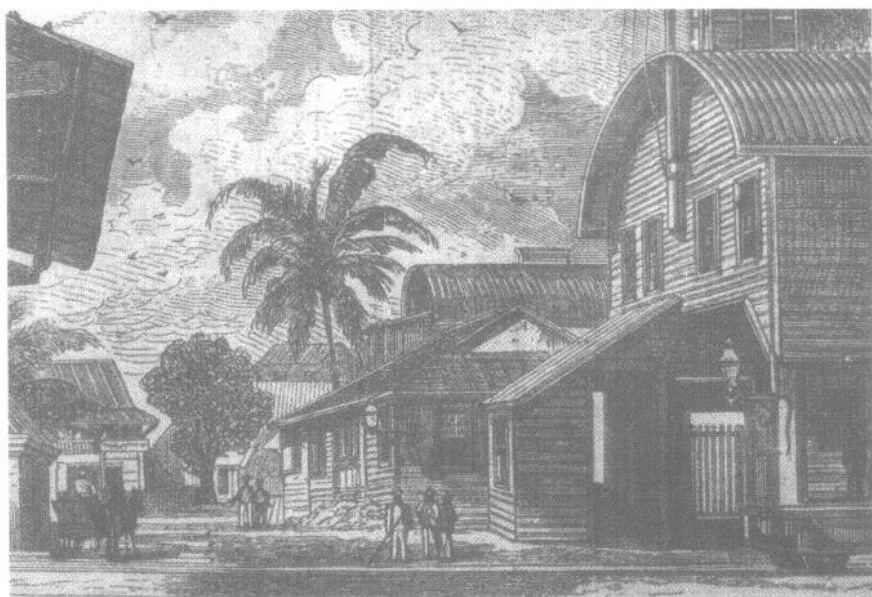
Estación del ferrocarril en marcha (ciudad de Colón siglo XIX).



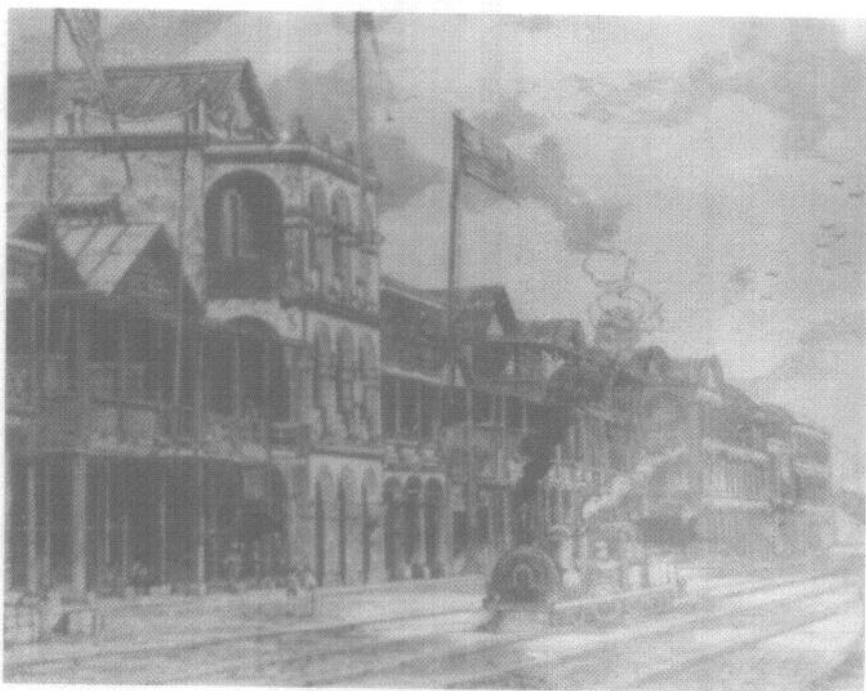
El ferrocarril en marcha (ciudad de Colón siglo XIX).



Vagones de carga del ferrocarril en la ciudad de Colón (siglo XIX).



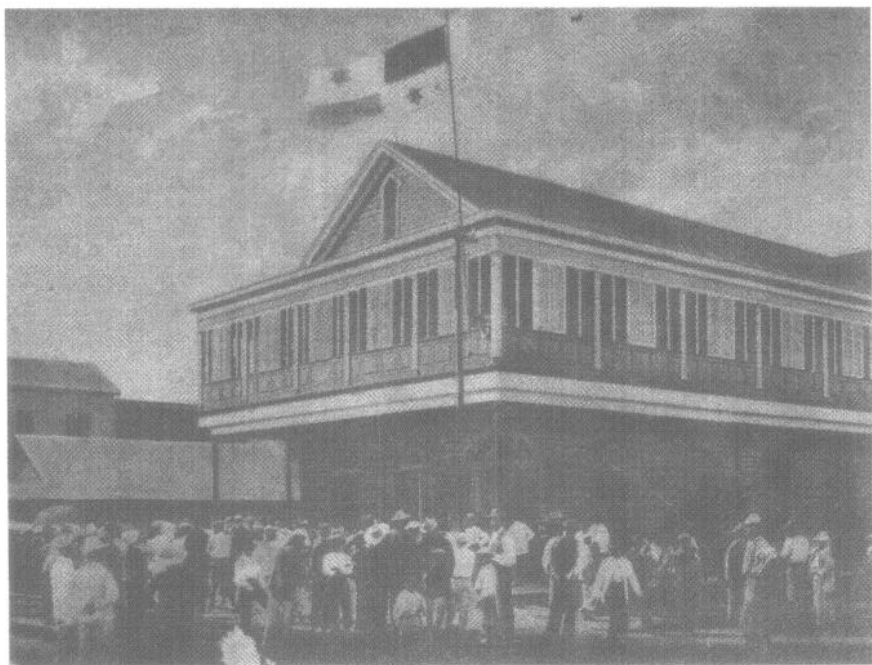
Visión de la ciudad de Colón a fines del siglo XIX.



Una locomotora en marcha en la ciudad de Colón, siglo XIX.



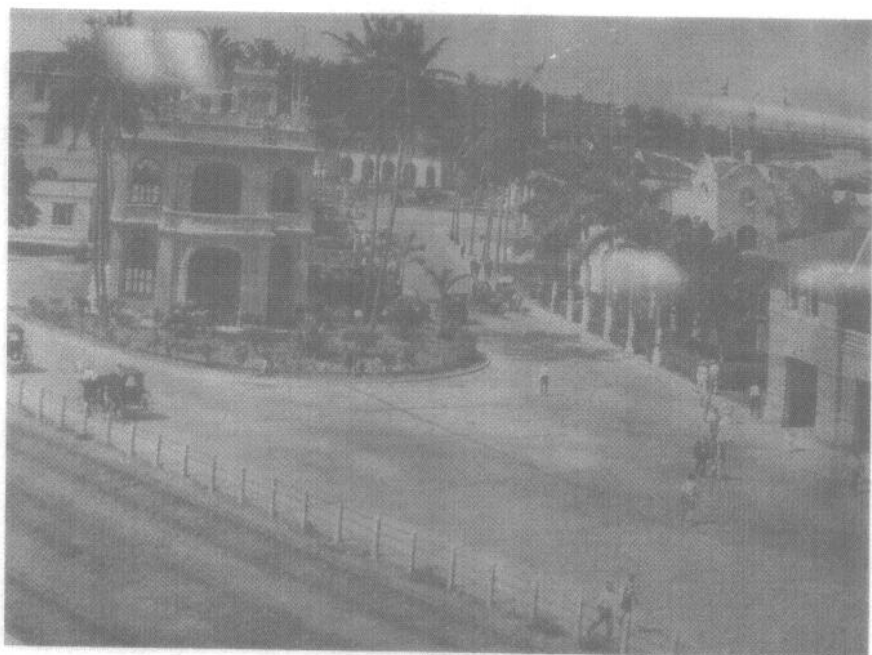
La ciudad de Colón al iniciarse el siglo XX.



La primera enseña nacional es izada en la ciudad de Colón (1903).



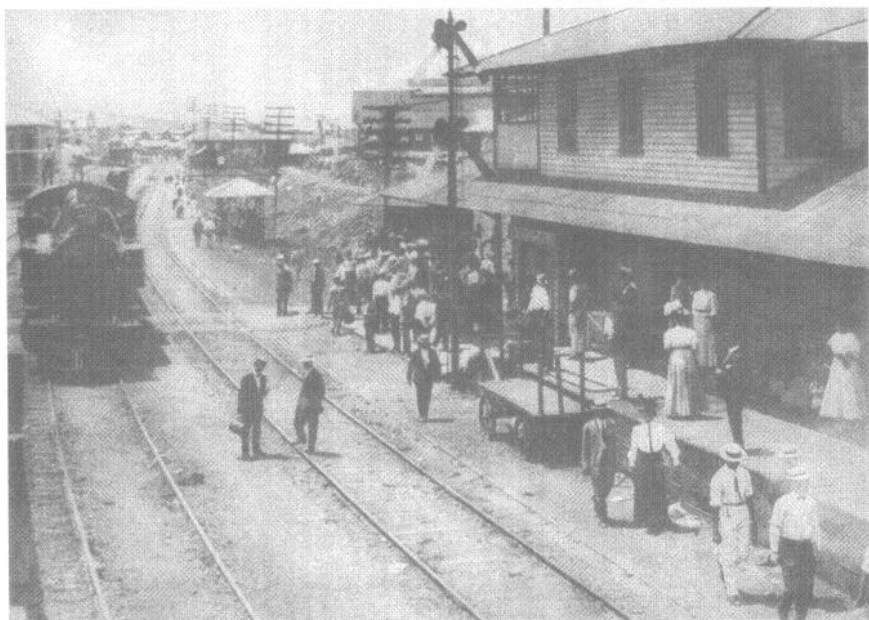
Un coche de carga en la ciudad de Colón, inicios del siglo XX.



Una vista de la ciudad de Colón en los inicios del siglo XX.



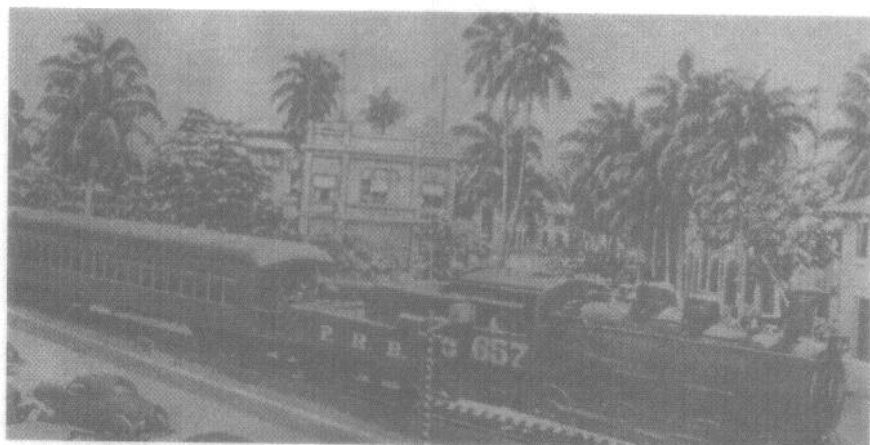
Celebración de un matrimonio en la ciudad de Colón, inicios del siglo XX.



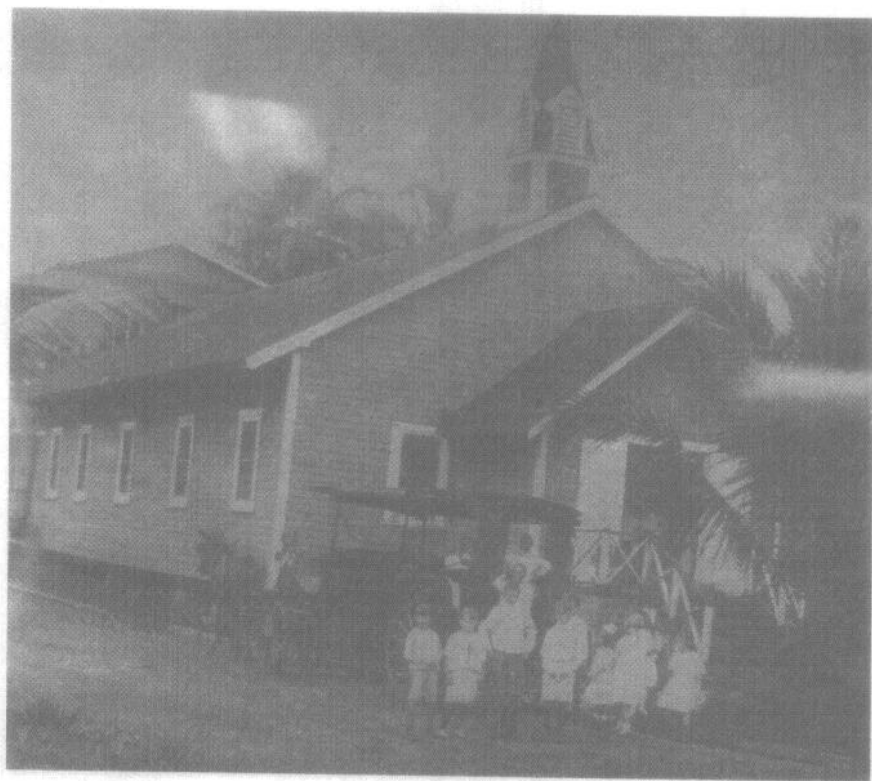
Trabajadores del Canal en Colón, inicios del siglo XX.



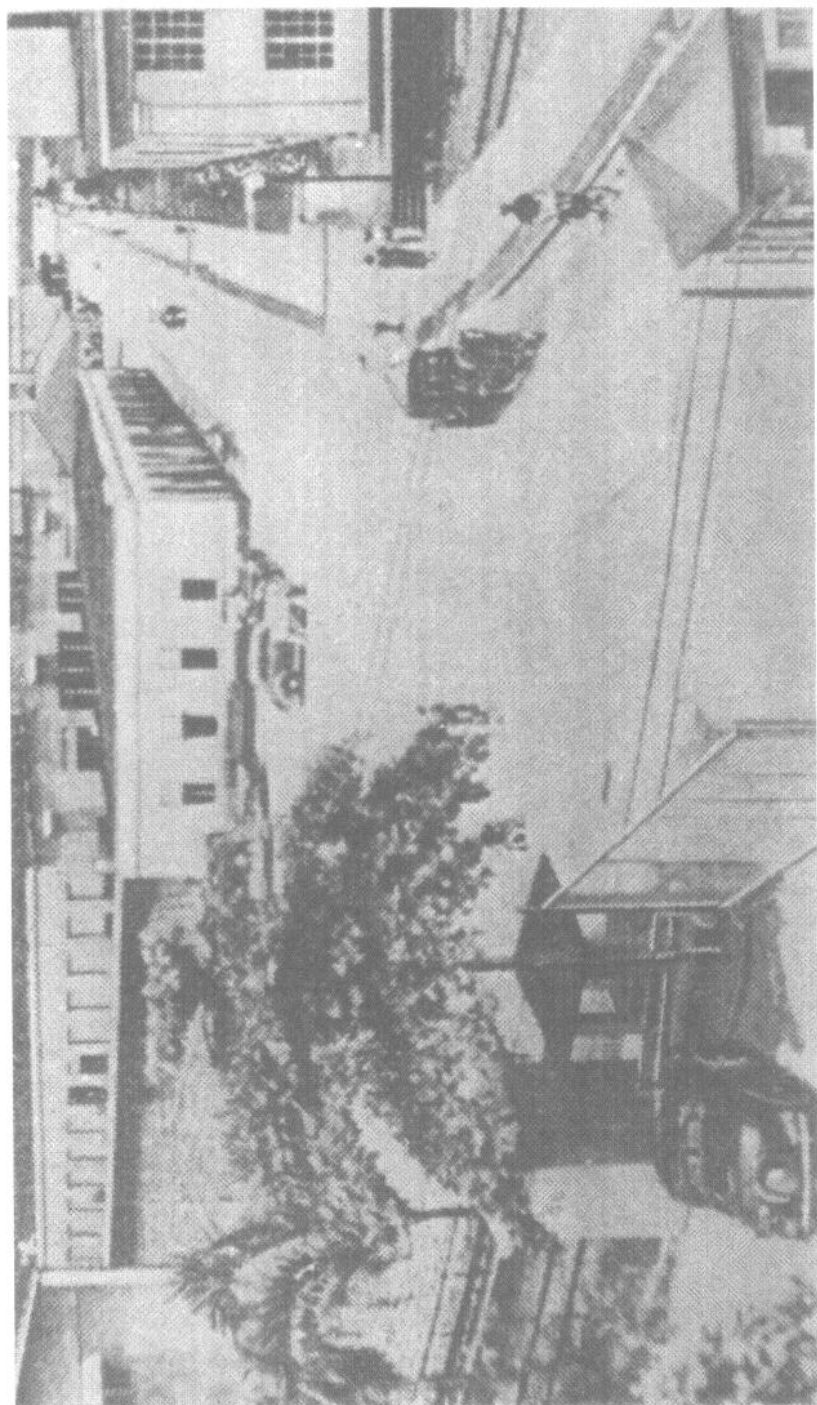
Calle típica de la ciudad de Colón, próxima al puerto de Cristóbal, bajo jurisdicción norteamericana (década de 1920-1929).



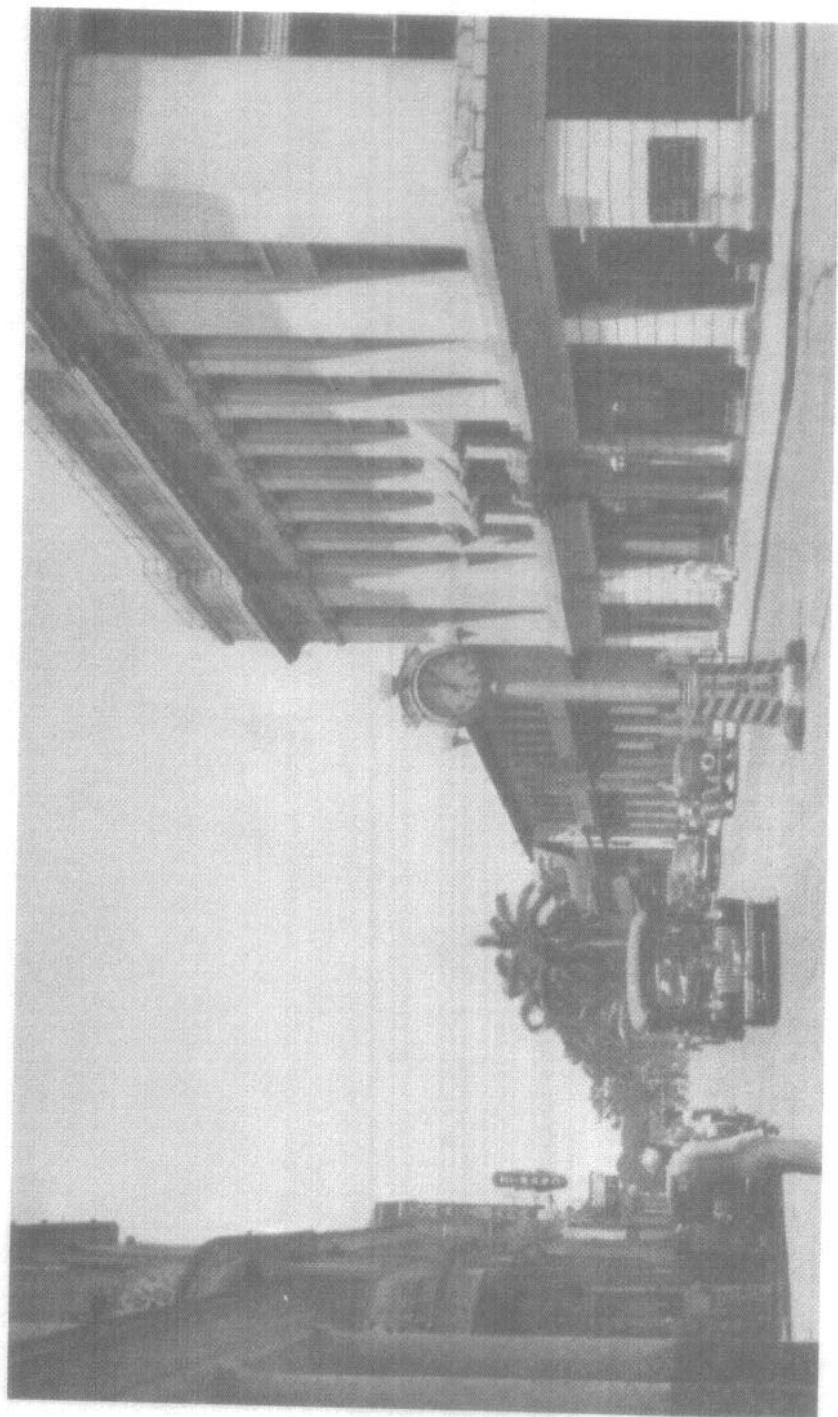
Vista del puerto de Cristóbal y terminal del ferrocarril de Panamá
(década de 1920-1929).



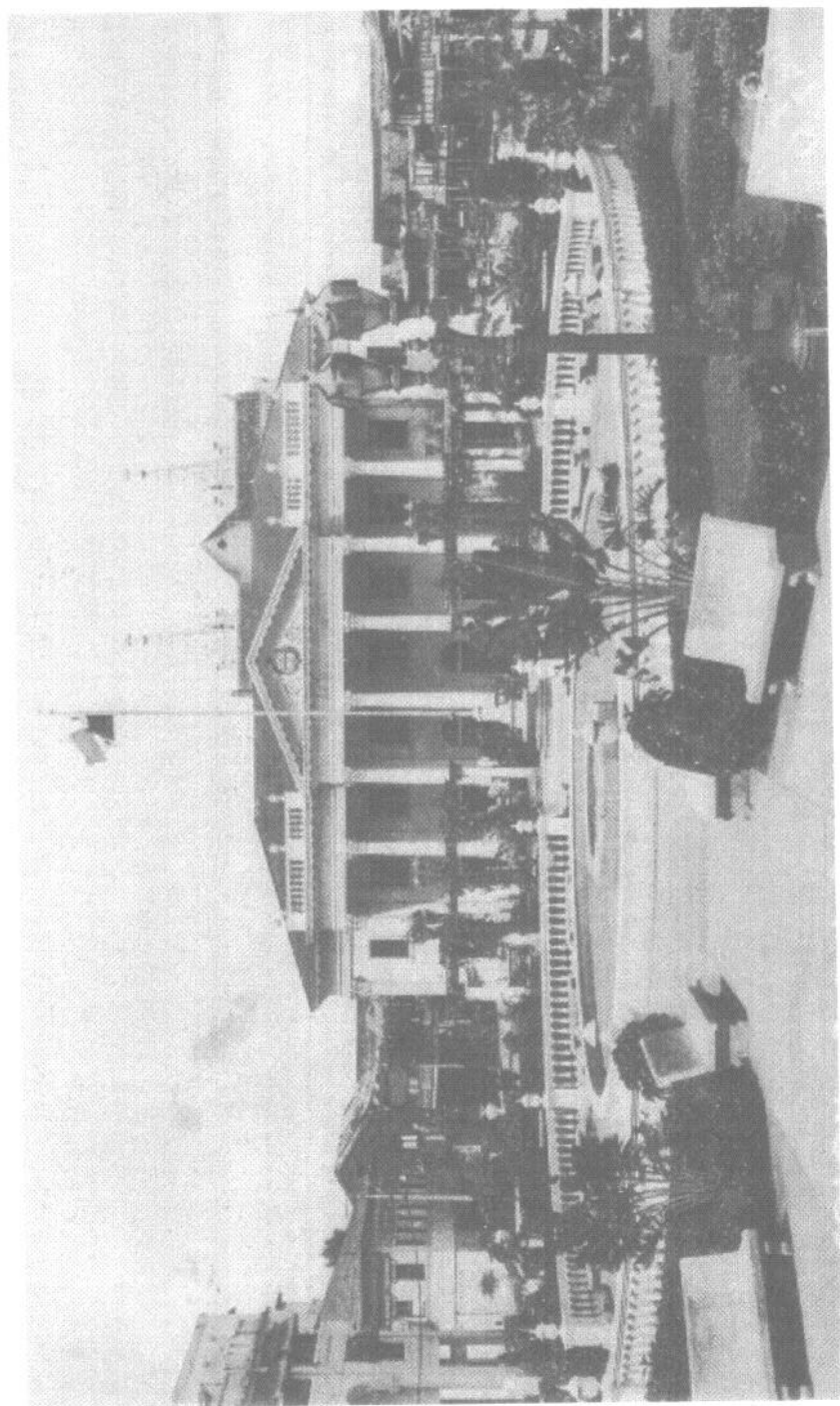
Familias colonenses en un día domingo, asisten a un rito religioso
(década de 1920-1929).



Puerto de Cristóbal, bajo jurisdicción norteamericana, inicios de la década de 1930-1939.



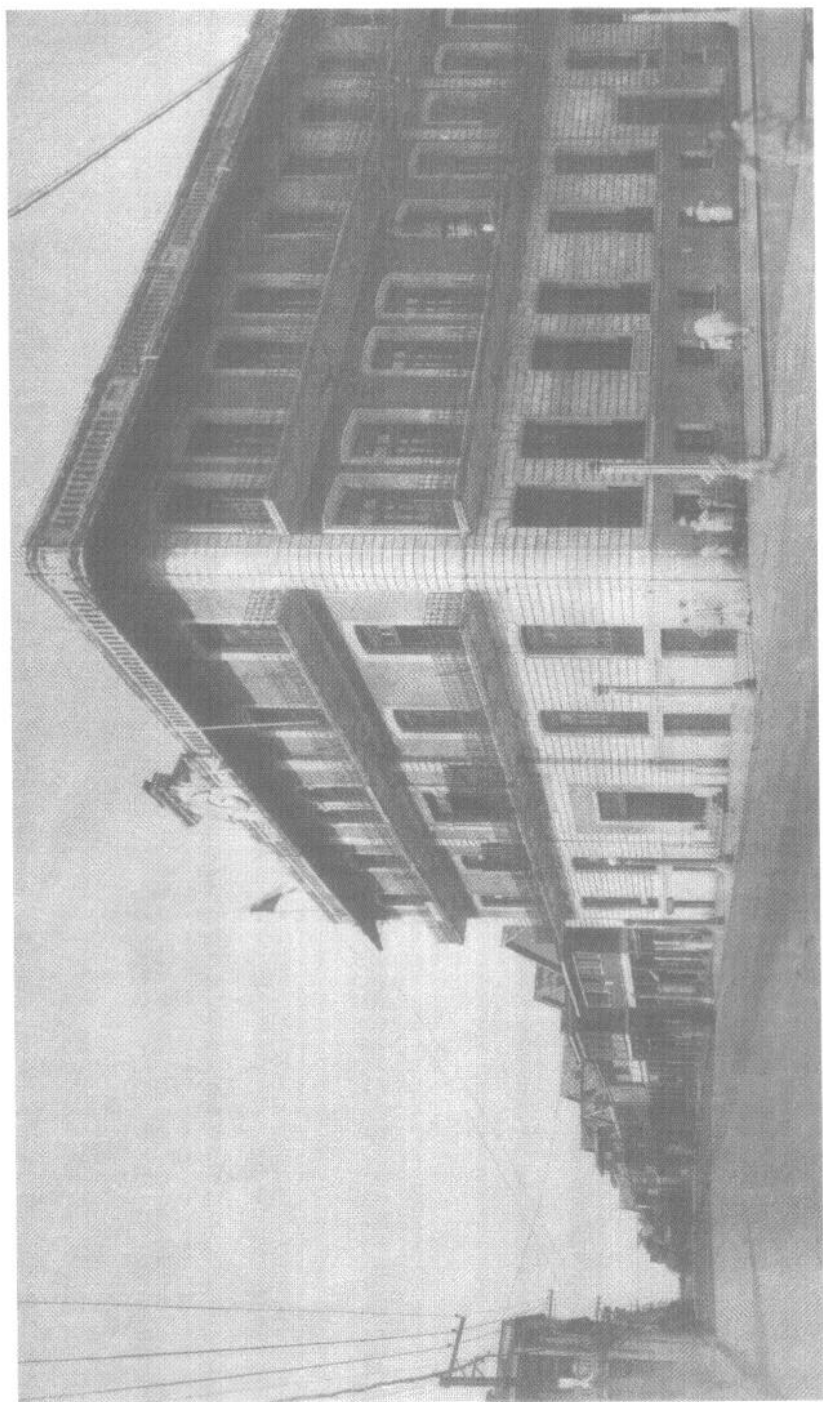
Calle Bolívar, ciudad de Colón, inicios de la década de 1930-1939.



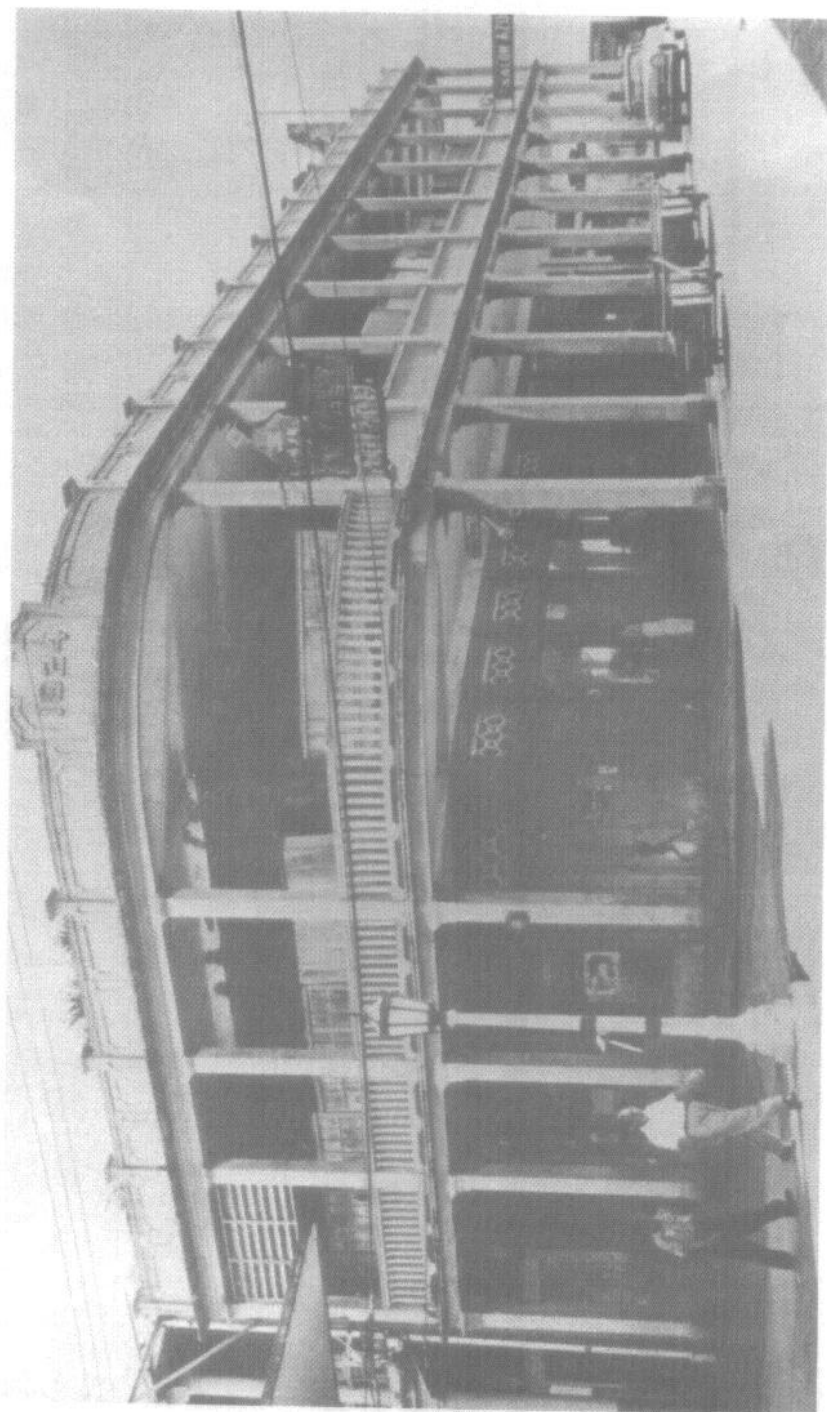
Vista de la calle principal de Colón, inicios de la década de 1940-1949.



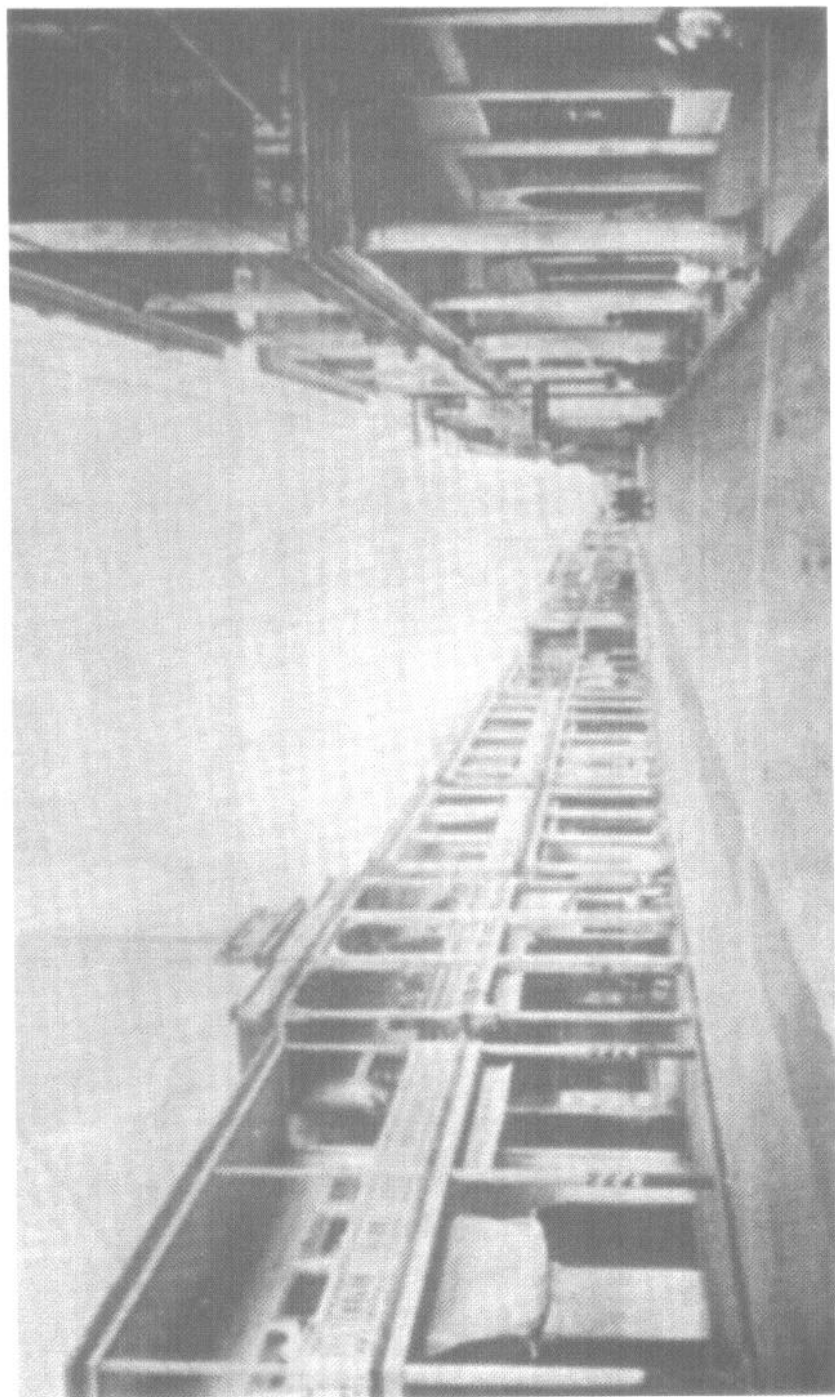
Iglesia Catedral de Colón, que fue construida en el siglo XIX.



Plaza Central de Colón frente a las oficinas gubernamentales (década de 1940-1949).



Una vista de la Calle del Frente (Colón) década de 1940-1949.



Casa típica de Colón con amplios balcones y portales (década de 1950-1959).