

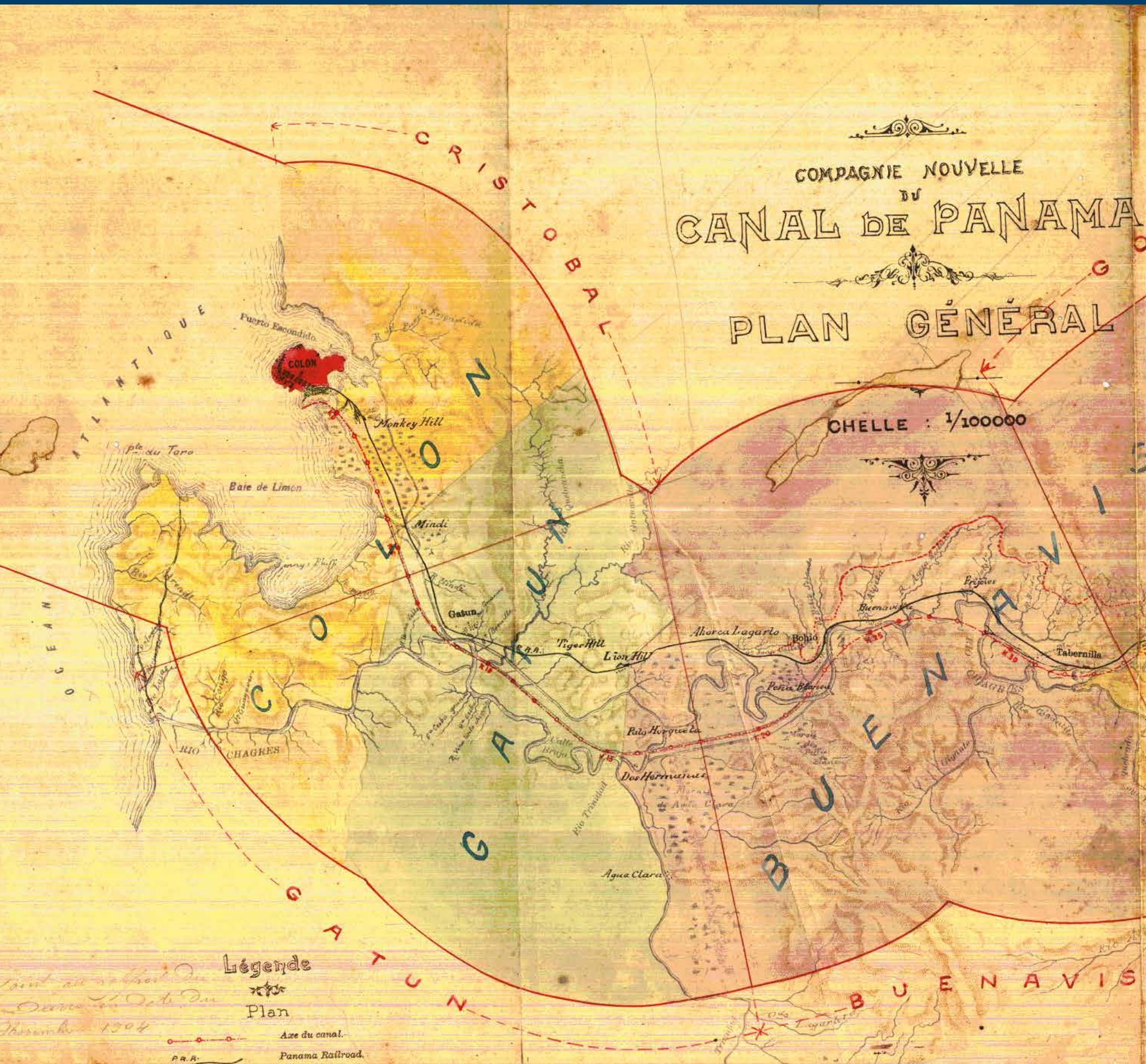


BICENTENARIO
Independencia de
Panamá de España
1821 - 2021

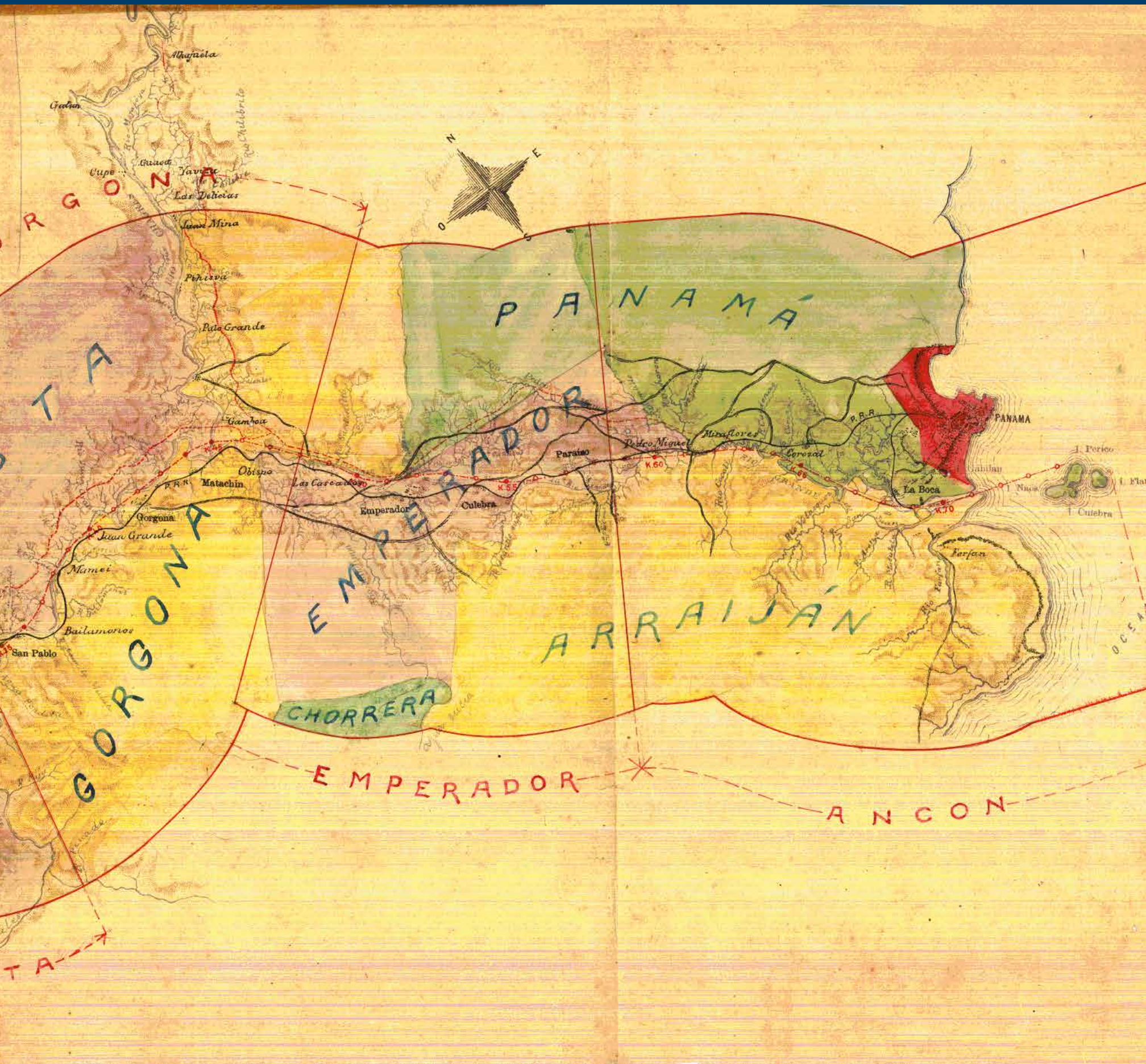
COMPENDIO BICENTENARIO

Unidad de memoria histórica del Canal

COMPENDIO BICENTENARIO



CANAL DE PANAMÁ / PLAN GENERAL



CANAL Y PAÍS



Entre las experiencias que he tenido en mi vida como residente temporal en el extranjero, hay un par que siempre he conservado en mi memoria. La primera consiste en la creencia, por parte de nacionales de países europeos de que las únicas fuentes de ingreso que tenía Panamá eran las procedentes del Canal, en evidente desconocimiento del centro bancario, de las exportaciones de marisco, café, carne y otros alimentos, así como servicios de abanderamiento de naves. La segunda era la unánime y falsa impresión de que todos los panameños hablábamos inglés, error originado tal vez por la antigua Zona del Canal ocupada por los norteamericanos y las catorce bases militares ubicadas en suelo istmeño. En otras palabras, nos consideraban como un protectorado de los Estados Unidos.

Después de luchas y esfuerzos que duraron casi todo el siglo XX, Panamá ejerce plena soberanía en todo su territorio. Es preciso que los panameños conozcan la historia de cómo el Canal se convirtió en una empresa totalmente nacional que ha logrado mejoras sustanciales que le han producido a esta ruta interoceánica mayores ingresos para beneficio del Estado y del pueblo.

Con motivo del bicentenario de nuestra independencia, la revista El Faro que pertenece a la Autoridad del Canal de Panamá, dedicó el año 2021 a la presentación de temas relativos a la historia de Panamá durante el siglo XIX en el que se iniciaron las obras del Canal por una empresa privada francesa que fueron concluidas por el gobierno de los Estados Unidos y cómo Panamá durante varias generaciones, pasó de un tratado a perpetuidad, a la entrega del Canal a nuestro país el 31 de diciembre de 1999.

En esos 97 años de relaciones entre Panamá y los Estados Unidos, los panameños fueron evolucionando entre la obtención de mejoras y la eliminación de injusticias a la internacionalización para lograr que ese importante recurso se convirtiese en un bien de la República de Panamá.

El Faro, durante el año 2021, nos ha presentado un amplio espectro de diversos aspectos relativos a nuestra identidad nacional. El editorialista Orlando Acosta Patiño, miembro del equipo que dirige Marianela Dengo de De Obaldía y del que forma parte Jovanka Guardia y otros, concertó entrevistas con importantes historiadores de nuestro medio como son Omar Jaén Suárez, sobre los motivos de la unión a la Gran Colombia concretada por Bolívar; Celestino Andrés Araúz, quien evaluó las aportaciones de Mariano Arosemena a la identidad nacional; Ana Elena Porras, quien trató el tema de la sociedad en el siglo XIX y analizó a los gestores de la independencia de 1903; Luis Pulido Ritter, sobre la literatura canalera además de un breve comentario sobre Ricardo J. Alfaro y Roque Javier Laurenza; el escritor Pedro Luis Prados, recientemente fallecido, se refirió al bicentenario y las artes; Juan Manuel Pérez conversó sobre los gallegos en la construcción del Canal y Carlos Fitzgerald nos ilustró en cartografía y antropología, temas de su especialidad.

De esta manera, la revista Faro y en conjunto con la Memoria Histórica del Canal hacen una importante contribución a la efeméride del bicentenario, mediante las intervenciones de connotados profesionales panameños que convencidos de que el sentido de patria, nación y Estado independiente surgió desde 1821 y se mantuvo inextinguible desde entonces en la mente y el corazón de los panameños.

Aristides Royo Sánchez
Ministro para asuntos del Canal



Por Orlando Acosta Patiño

Coordinador de la Memoria histórica
del Canal de Panamá

200 años como República libre .	6-7-8
Ana Elena Porras: camino al Bicentenario de la República.	10-11
Mariano Arosemena y los apuntamientos Históricos.	13-14
Bicentenario, Canal y literatura.	16-17
EL Canal, Bicentenario y las Artes.	19-20-21
Natá, más de 500 años de historia.	23-24
Cimarronaje, territorio e identidad	26-27
Influencia masónica en las gestas independentistas.	29-30
Independencia, Panamá y el Gran Caribe: Miedo y sociedad (1791-1821).	32-33
Canal, Bicentenario de la independencia de Panamá y de la Sociedad de Geografía de París.	35-36
La ciudad del siglo XIX: Bicentenario de Independencia, agua y Canal .	37-38
Mapas y planos para una arqueología del paisaje.	40-41
Bicentenario y comunicación interoceánica.	43-44



CANAL DE PANAMA

Junta Directiva:

Aristides Royo Sánchez (Presidente)

Roberto Ábrego

Laury Melo de Alfaro

Ricardo Manuel Arango

Jorge Luis González Barrios

Nicolás González Revilla Paredes

Luis Navas Pájaro

Dora M. Perez Balladares B.

Oscar Ramírez

Enrique Sánchez Salmon

Francisco Sierra

Ricaurte Vásquez Morales

Administrador

Ilya Espino de Marotta

Subadministradora

Lorena V. Fábrega Wiest

Vicepresidente de Comunicación
e Imagen Corporativa (CI)

Jovanka Guardia

Gerente (e) de Comunicación e Imagen

Miroslava Herrera

Editora

Giancarlo Bianco

Supervisor
Productos Informativos

Antonio Salado P.

Diagramación e Infografía

elfaro@pancanal.com

200 AÑOS COMO REPÚBLICA LIBRE



La independencia de España fue la hazaña de liberar del control colonial a un país de apenas 100 mil personas, y muy atractivo por su posición geográfica.

El próximo año se cumplirán 200 años de la independencia de Panamá de España. El Bicentenario de la República emerge como una efeméride importante, no solo para Panamá, sino para el resto del mundo. Panamá deja de ser una colonia para constituirse en una nación independiente y se imagina, desde el pensamiento global moderno, como el lugar donde existiría el paso de agua para la comunicación entre los mares.

El Faro dedicará durante todo el año 2021, un espacio para explorar esta fecha y exponer a los

lectores el pensamiento en torno a la acometida de concretar un canal interoceánico.

La agenda de estos temas la abre el doctor Omar Jaén Suárez, connotado intelectual panameño, miembro de la Comisión Nacional del Bicentenario para poner en contexto la fecha.

Háblenos de la independencia y el Canal.

La relación entre la independencia y la ruta es clave. A partir de 1785 comenzó Francisco de Miranda a proponer ante las cortes europeas,

desde la emperatriz Catalina de Rusia hasta el gabinete inglés, el proyecto de un canal por Panamá.

Bolívar, en su carta de Jamaica de 1815, destaca el valor del istmo para el comercio y el transporte internacional. Bolívar permitió al inglés Augusto Lloyd y al sueco Mauricio Falmarc realizar una investigación entre 1827 y 1829, en territorio panameño, cuyos resultados se publicaron en Londres en 1831. Son los primeros de numerosos estudios y acciones sobre este asunto.



Coinciden los esfuerzos foráneos en la construcción de la ruta interoceánica, con la preocupación de la élite ilustrada de Panamá, representada por Mariano Arosemena y recogida luego, por la Sociedad de los Amigos del País, que se funda en 1834. Durante el siglo XIX y de nuestra unión con Colombia, hubo repetidos proyectos del canal por Panamá.

Primero, mediante estudios autorizados a expertos extranjeros. Figuran entre esos, ingleses, estadounidenses y franceses. Los últimos estudios liderados por Lucien Napoleón Bonaparte Wyse y Armand Réclus, que fueron presentados ante el Congreso de Geografía de París de 1879, cuando se decidió construir el Canal de Panamá.

Finalmente, el Estado colombiano autorizó a De Lesseps la construcción del Canal, cuyas obras comenzaron en 1881, hasta su fracaso en 1889 y la continuación de trabajos menores hasta 1903.

Todo lo anterior hace más visible la dimensión geopolítica ya universal de la época, que

concluye con la terminación del Canal por parte de Estados Unidos.

¿Cuál es la importancia de la celebración del Bicentenario de la República?

En 1821, hace 200 años, sucedió un evento trascendental, irreplicable para Panamá. Pasamos del absolutismo monárquico al régimen republicano. Transitamos de una sociedad de castas legalizadas con plena esclavitud, a una de ciudadanos libres.

Inauguramos el 28 de noviembre de 1821, el inicio del fin del régimen ancilar que terminó el 1 de enero de 1852. La independencia ocurre cuando España se encontraba en el trienio liberal, con un rey sometido a la Constitución de Cádiz. Las elites hispanoamericanas más conservadoras se independizan bajo un régimen liberal. Panamá, mientras el resto de la región se convulsiona por guerras de liberación colonial, fue uno de los últimos países que declaró su independencia y de los que más fidelidad a la Corona demostró hasta el final.

Desde 1808, cuando se produce la invasión napoleónica a España y sus dos reyes, Carlos IV y Fernando VII, padre e hijo, abdican en favor del hermano de Napoleón Bonaparte, José I, estalla la lucha en Hispanoamérica.

El 15 de julio de 1821 se firmó el acta de independencia de Perú, luego Centroamérica declaró su independencia, el 15 de septiembre y México el 27 del mismo mes. También rubricó esa acta el hijo de un panameño, Isidro Ignacio de Icaza Iraeta. En Panamá lo hizo, el 28 de noviembre, su primo hermano, el doctor Carlos de Icaza Arosemena.

El 1 de diciembre de 1821, Santo Domingo se independizó de España y fue libre solo unos meses, porque Haití lo invadió y ocupó hasta 1844.

El 2 de octubre de 1820 se declaró la Provincia Libre de Guayaquil, cuyo presidente José Joaquín de Olmedo era casado con Rosa de Icaza Silva, prima hermana de los dos mencionados antes. Esto fue la antesala de la batalla de Pichincha, el 24 de mayo de 1822, que signó la independencia de Quito y así, de todo el Ecuador.

La última resistencia realista fue destruida en la batalla de Ayacucho de 1824, en la que se lucieron centenares de soldados y oficiales panameños, entre ellos Tomás Herrera y José Antonio Miró. Esta batalla marcó el retiro definitivo de España de esta parte del mundo.

Desde la dimensión geopolítica, ¿por qué es importante el istmo de Panamá?

Los panameños decidieron, en su misma acta de independencia de España, unirse a la República de Colombia fundada en el Congreso de Angostura, en 1819, bajo la dirección de Simón Bolívar, proyecto que duró hasta 1831.

El escenario era complejo: Colombia era un ente político, geográfico y humano mucho mayor, de 2.5 millones de kilómetros cuadrados y la misma cantidad de habitantes, que hoy constituyen Colombia, Ecuador, Venezuela y Panamá. El desafío de administrar este vasto y complejo territorio era terrible.

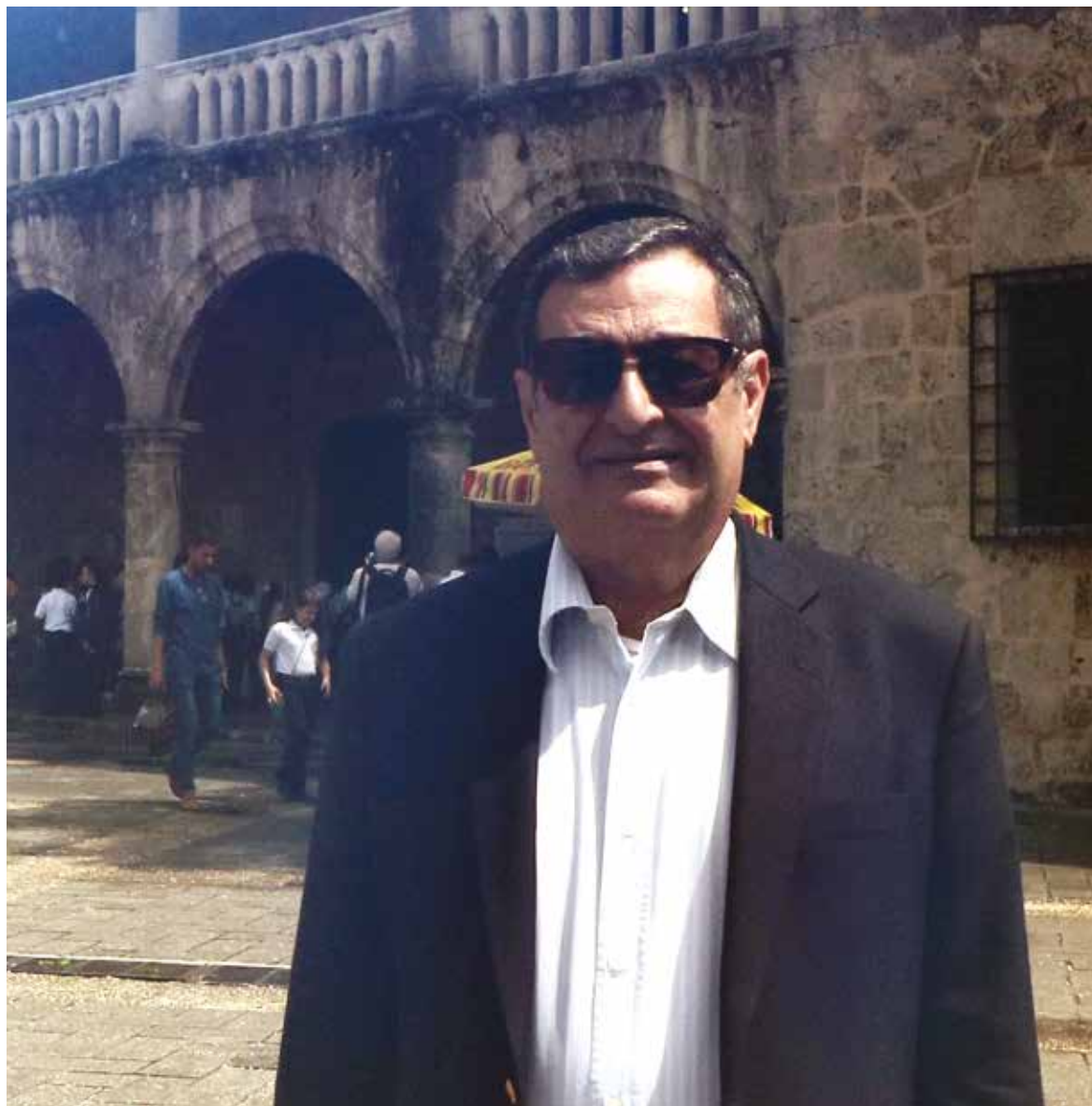
Panamá, con 100 mil habitantes y cerca de 85 mil kilómetros cuadrados, era la más pequeña (apenas 4 %) y buscaba protección frente a las apetencias colonialistas de España y otras potencias europeas, de un istmo con una posición geográfica estratégica excepcional.

Sobre la construcción del ferrocarril transístmico, terminado en 1855, Jaén Suárez dice: “la geopolítica regional con la potencia emergente americana y su presencia en Panamá desde el tratado Mallarino-Bidlack de 1846, hace más visible la dimensión geopolítica ya universal de la época, que terminó por manifestarse en la terminación del Canal por los Estados Unidos”.

¿Por qué es importante la historia y el papel del historiador en el Bicentenario?

El historiador panameño debe convertirse en referente obligado y respetado sobre nuestra valoración del pasado. Mientras Venezuela, Ecuador y los estados centroamericanos celebran su fecha nacional el día de su independencia de España, en 1821 y no de su separación de la República de Colombia o de la República Federal de Centroamérica, Panamá lo hace cuando se separa de Colombia en 1903.

Se hace necesario profundizar en la historia del siglo XIX para corregir enfoques y justificaciones erróneas. Nuestros historiadores de la primera mitad del siglo XX eran, sobre todo, oficialistas y seguían las directrices de la oligarquía



Omar Jaén: Académico y diplomático; único panameño que ha obtenido el doctorado de Estado en Letras y Ciencias Humanas en la Universidad de París I, Panteón-Sorbona; Doctorado en Geografía – Universidad de Aix-Marsella; humanista y experto en ciencias sociales; miembro de la Comisión para la Celebración de la Independencia de Panamá de España; Autor de numerosos libros, artículos en revistas especializadas y periódicos.; premio Ricardo Miró, sección ensayo; titular de la Academia de la Historia de Panamá y Miembro de Honor de la Société de Géographie (2000).

urbana. Este sector social muy minoritario (el municipio de Panamá sólo representaba 8 % de la población nacional), que, con el respaldo de Estados Unidos, triunfó y cosechó localmente los mejores frutos de la separación de Colombia.

Se inventó así un mito antihistórico que prevalece: Panamá era un país joven e inexperto, infantil, esto para justificar todos los errores y crímenes de los políticos locales de su época.

Esa historia anacrónica soslayó mucho la riqueza de la participación política y parlamentaria de los istmeños, el periodismo militante, los esfuerzos meritorios, las elecciones frecuentes y destacó las asonadas y revoluciones internas, la inestabilidad política y los gobernantes civiles y militares. Inventó sentimientos independentistas generalizados, cuando solo fueron autonomistas

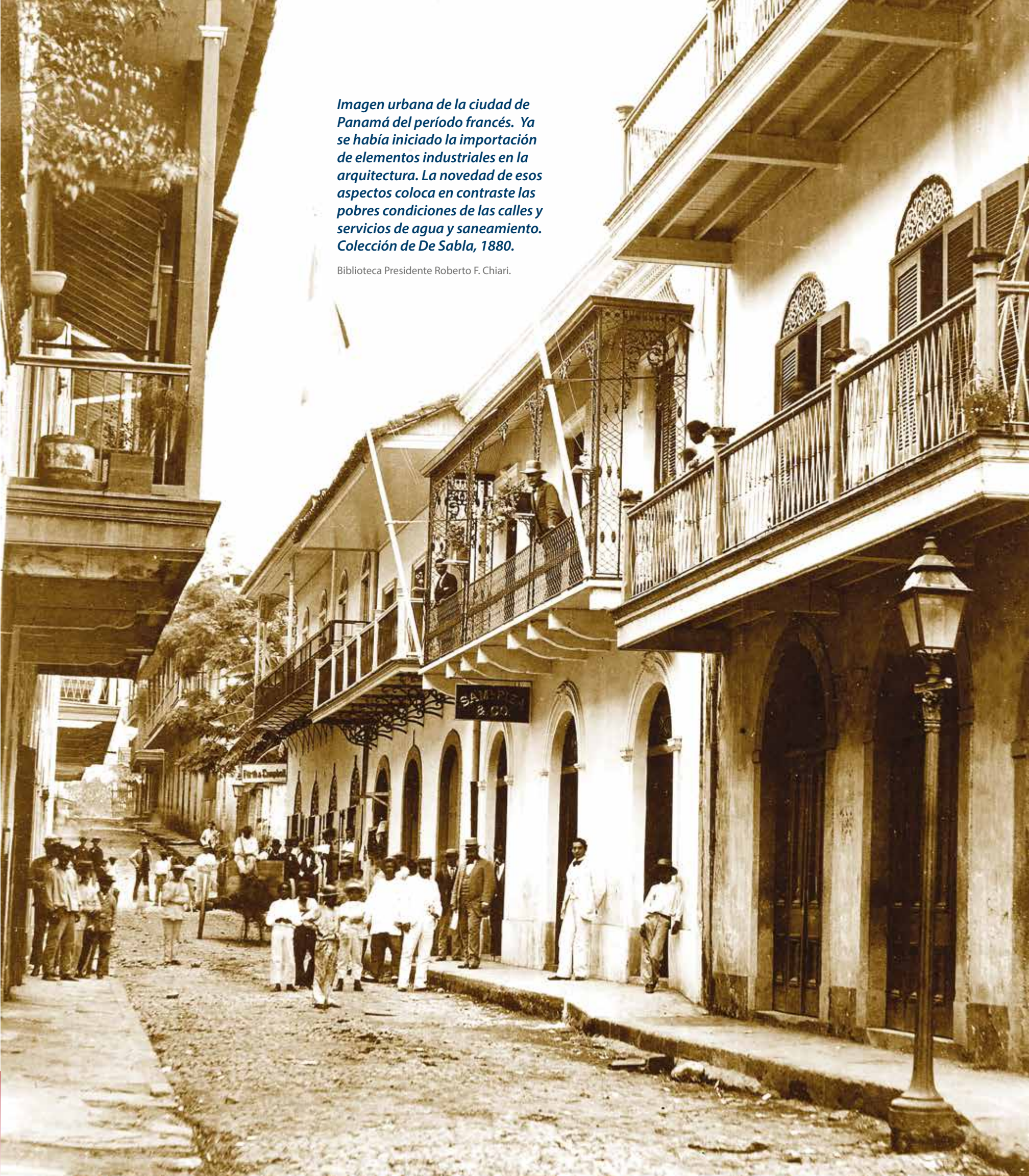
y castigaba penalmente a los que manifestaran lo contrario a las tesis oficiales.

El año 1821, tiene un componente nacional indiscutible y surgió desde las entrañas del país rural muy mayoritario. El 10 de noviembre de 1821 se levantaron los santeños con su primer grito. Siguió Natá, el 15 de noviembre, apoyado por Parita, Penonomé y Santiago, el 1 de diciembre.

La élite urbana capitalina declaró el 28 de noviembre nuestra independencia de un verdadero poder colonial. Discutió a quién unirnos, al Perú o a Colombia o si debíamos buscar la protección de las potencias europeas para constituirse en un estado hanseático. La razón y la geografía impusieron la unión a la llamada Gran Colombia de Bolívar.

Imagen urbana de la ciudad de Panamá del período francés. Ya se había iniciado la importación de elementos industriales en la arquitectura. La novedad de esos aspectos coloca en contraste las pobres condiciones de las calles y servicios de agua y saneamiento. Colección de De Sabla, 1880.

Biblioteca Presidente Roberto F. Chiari.



ANA ELENA PORRAS

CAMINO AL BICENTENARIO DE LA REPÚBLICA



Ana Elena Porras es filósofa, historiadora y escritora, egresada de la Universidad de Panamá. Con estudios superiores de las universidades de Cambridge y Princeton. Doctora en Antropología de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

En nuestro recorrido por el pensamiento nacional, el bicentenario y el Canal de Panamá, **El Faro** conversó con la doctora Ana Elena Porras, académica y estudiosa de la sociedad panameña.

Encontramos pertinente escudriñar la composición de la sociedad panameña al momento de la independencia de España y luego de la separación de Colombia, siempre vinculando la influencia de un proyecto de comunicación interoceánica en el contexto del bicentenario.

¿Cómo era la composición de la sociedad panameña en esos años de la independencia de España?

La composición socioeconómica y política de Panamá, a juzgar por autores como Hernán Porras y Alfredo Figueroa Navarro, había heredado una sociedad de castas coloniales

e hispánicas. La jerarquía del prestigio y la asignación de privilegios socioeconómicos eran verticales, situando en la cima a los criollos blancos, bajando hacia una emergente clase intermedia de mestizos y mulatos, hasta llegar a una base indígena y negra que heredaba el estigma de la esclavitud colonial.

Simultáneamente a estas diferencias raciales que dependían del color de las personas, añadió desigualdad la rivalidad entre regiones económicamente diferentes y sus grupos humanos que compiten por la hegemonía política del Istmo: el Panamá transitista vs el Panamá rural. Porque el Panamá indígena, durante la conquista fue diezmado y después de la independencia fue marginado.

En el siglo XIX se registraron sucesos que favorecieron la consolidación y hegemonía de la sociedad de la región del tránsito frente a su principal competidor, la región rural y las élites del interior. La construcción del ferrocarril transístmico, la experiencia del Estado del Istmo, el Estado Federal de Panamá y el inicio de la construcción del Canal por los franceses, fueron algunas de estas condicionantes.

Esta consolidación de la zona de tránsito no solamente es económica y social, sino también cultural, porque el transitismo, y su cultura de la interoceanidad se imponen definitivamente a partir de 1903, como sistema de valores y proyecto nacional, una sociedad transitista por encima de una rural. Ambas sociedades culturalmente diferenciadas y rivales en el forcejeo por la hegemonía del Istmo, asimilan, excluyen y marginan al Panamá indígena.

Los grupos mulatos y mestizos de la zona de tránsito se hacen sentir desde el inicio del siglo XIX, desde los movimientos liberales, primero como bolivarianos, por ejemplo, José Domingo Espinar, y más tarde, en levantamientos liberales radicales, donde destaca la figura de Pedro Prestán.

Por su parte, el arrabal santanero tuvo su proyecto liberal con líderes mulatos como Carlos Mendoza.

Mientras que, a pesar de haber perdido la Guerra de los Mil Días, los indígenas también hicieron sentir su presencia y músculo político desde la trinchera liberal con Victoriano Lorenzo y los campesinos de las provincias, y junto a los mulatos del arrabal, siguieron el liderazgo de Belisario Porras, tanto en provincias del interior como en el arrabal santanero en la ciudad de Panamá.

Hay una discusión, incluso mitos, sobre el movimiento independentista desde el interior y su camino a la capital. ¿Por qué la independencia surge en Los Santos, Veraguas, y luego el movimiento cala en la ciudad?



La independencia de España es liderada por las provincias del Panamá rural. El general José de Fábrega es quien la encarna desde Veraguas, a pesar de que el grito de Los Santos, con su sociedad de ganaderos y campesinos pequeños propietarios, le dispute protagonismo a Veraguas en nuestra memoria colectiva. Desde la perspectiva del liderazgo, observamos que son las provincias del Panamá rural, con sus militares, sacerdotes y terratenientes (grandes y pequeños), quienes se anticipan a la ciudad capital del Panamá transitista y a sus élites comerciantes, al tomar la iniciativa por la independencia de España y de sumarse al proyecto de Simón Bolívar.

El análisis de clases sobre la independencia podría indicarnos un origen mixto: una emergente clase media rural de Los Santos, sumada a la aristocracia terrateniente y rural con el clero de Santiago de Veraguas, entre los impulsores más visibles del movimiento emancipador de Panamá, en sintonía con el proyecto bolivariano de la Patria Grande o Gran Colombia.

Ante la precipitación de estos movimientos independentistas por parte del Panamá rural y del resto de América Latina, las élites comerciantes de la región de tránsito que se

habían mantenido leales a España hasta el final de la emancipación, porque al comercio interoceánico de Panamá le iba bien en el sistema colonial, se vieron presionadas a sumarse.

Las razones para que estas diferencias se dieran fueron varias. Por una parte, las más altas posiciones militares eran reservadas para los españoles, y los criollos blancos eran relegados a posiciones de segunda jerarquía en las colonias. También destaca como causante de la rebelión de nuestras provincias del interior contra España, la imposición de nuevos impuestos de guerra, para costear la defensa española contra las rebeliones de sus colonias y la ausencia temporal del mariscal español Juan de la Cruz Mourgeon y Achet, capitán general del Nuevo Reino de Granada, dejando al general panameño, José de Fábrega a cargo del ejército español en el Istmo.

¿Qué sucede en 1903?

El movimiento separatista de Panamá de Colombia en 1903, es más conocido gracias a una mayor dedicación historiográfica y debido a la necesidad prioritaria de la naciente República de Panamá por construir su identidad nacional, hasta el punto de haber opacado por muchos años la memoria y la

investigación histórica de la independencia de 1821 y del siglo XIX.

La separación de 1903 es impulsada por las élites comerciantes de la zona de tránsito, como explican Hernán Porras y Ricaurte Soler, para apresurar y garantizar su proyecto nacional transitista con la construcción del Canal de Panamá bajo un protectorado militar de los Estados Unidos.

A este movimiento, liderado por la zona de tránsito y sus grupos dominantes, se le sumaron después las provincias. Fue así que se consolidó el proyecto transitista sobre el rural y nace la República de Panamá como puente del mundo, Pro Mundi Beneficio, emporio comercial y proyecto nacional hegemónico frente al Panamá rural y frente al Panamá indígena.

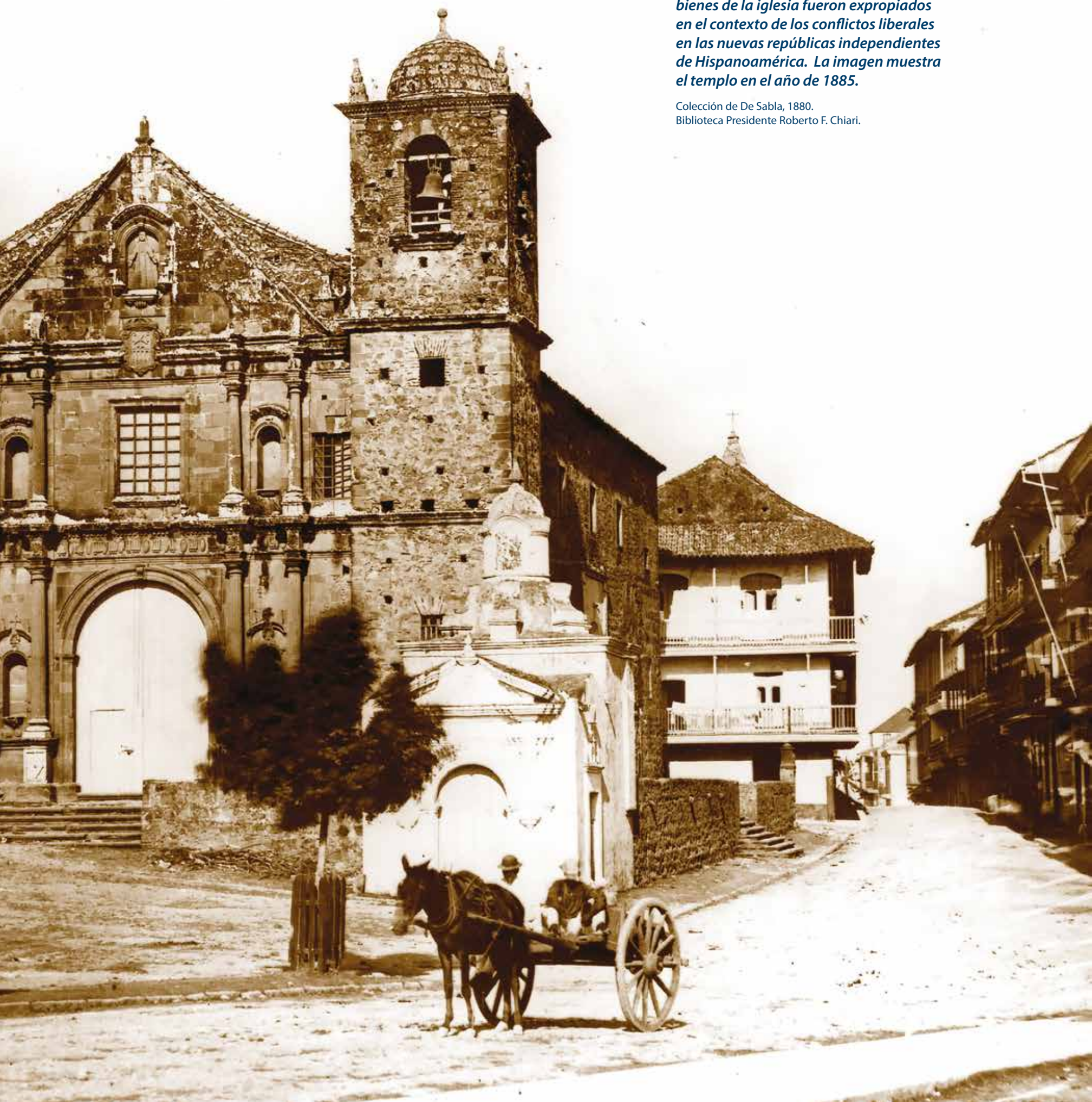
Tanto la independencia de España, en 1821, como la separación de Colombia, en 1903, fueron el producto de maniobras políticas y diplomáticas con casi nulo enfrentamiento militar. Esto puede valorarse como positivo, porque no causó mayores pérdidas en vidas humanas.

No obstante, hay diferencias significativas entre ambas: en el caso de 1821, los panameños parecen haber sido inspirados por el liderazgo y visión de Simón Bolívar, construyendo una identidad colombiana y latinoamericana. En cambio, la separación de Colombia, en 1903, no tuvo su equivalente liderazgo ni arraigo popular, a pesar de los varios intentos autonomistas y separatistas, durante el siglo XIX.

Sobre el poco arraigo popular de 1903, puedo compartir una anécdota de historia oral. El doctor Arturo Morgan Morales, amigo de mi padre desde su infancia y nieto de don Eusebio Morales, me dijo personalmente, en una visita suya a mi casa, en 1979, que su abuelo Eusebio Morales le había contado a él que durante el acto oficial y firma del Acta de la Separación de Colombia, en la Plaza de la Catedral, el pueblo del arrabal santanero, no entendiendo lo que pasaba, gritaba “¡Viva Colombia!”, produciendo engorro entre las personalidades del evento oficial allí convocadas”.

Desde estas perspectivas, Ana Elena Porras concluye: “nos queda el desafío de revisar nuestra historia nacional de manera crítica, plural e incluyente”.





Fachada de la iglesia de La Merced. Los bienes de la iglesia fueron expropiados en el contexto de los conflictos liberales en las nuevas repúblicas independientes de Hispanoamérica. La imagen muestra el templo en el año de 1885.

Colección de De Sabla, 1880.
Biblioteca Presidente Roberto F. Chiari.



Mariano Arosemena

Continuamos con nuestra serie de entregas destinada a despertar interés y aportar a la discusión para generar conocimiento colectivo sobre el período independentista del siglo XIX, fechas que marcan el motivo de la celebración del Bicentenario de la República.

La búsqueda de referencias sobre la efeméride, sigue vinculada con la idea de la construcción de la ruta de agua entre los océanos.

Las referencias bibliográficas que describen el contexto social y económico del Panamá del siglo XIX no son pocas. En esta ocasión haremos alusión a los aportes de Mariano Arosemena, comerciante, político y periodista y a su obra titulada: "Apuntamientos Históricos de Mariano Arosemena".

Esta obra encuentra un espacio interesante en el contexto de la efeméride para hablar sobre su figura, la cronología de sus escritos y su contenido.

¿Quién fue Mariano Arosemena y cuál fue su contexto social y el valor de sus referencias escritas?

Historiadores importantes como Celestino Andrés Arauz y Rodrigo Miró Grimaldo han analizado su aporte en la obra "Mariano Arosemena, Apuntamientos Históricos (1801-1840)".

Este personaje es considerado por Arauz (1999) como uno de los más relevantes de la primera mitad del siglo XIX. Nació en el año 1794, hijo de Joseph Arosemena y Lombardo y Martina de la Barrera y Negreiros.

MARIANO AROSEMENA Y LOS APUNTAMIENTOS HISTÓRICOS

Arosemena, hombre culto que se maneja en distintas lenguas como latín, inglés, francés, portugués e italiano. Su formación superior ocurrió dentro de la disciplina del Derecho Público, en una de las universidades más antiguas del continente, en Lima, Perú.

Mariano fue regidor, procurador y alcalde ordinario en Panamá. Arauz nos cuenta que "Arosemena fue capitán de las milicias Blancas". Nos recuerda que el ayuntamiento, era para ese entonces, "el órgano representativo de los criollos y se convirtió en el soporte principal de la vida económica, política, social y cultural del país".

Esto nos indica, de alguna manera, la posición influyente de Arosemena. La participación en actividades políticas, administrativas y comerciales es ejercida por nuestro personaje en momentos en que Panamá se encuentra en una condición de decadencia comercial y de pérdida del protagonismo político y administrativo por la suspensión de las Ferias de Portobelo y de la supresión de la Real Audiencia.

Arosemena fue Senador por el Departamento de Panamá a finales del año de 1825, para renunciar posteriormente y oponerse a Bolívar. Tiene una intensa actividad política para 1830. Fue presidente de la Convención Constituyente

Estado cuando fue instalado el Estado Federal de Panamá y vivió en el exilio, en Cartagena, en el año de 1856.

Su agitada vida y participación en distintos episodios en el istmo, es imposible referenciarla y analizarla en la brevedad de esta entrega, por lo que invito a seguir escudriñando en la lectura de sus Apuntamientos Históricos.

Con el arribo de la imprenta a Panamá de mano de José María Goitía, en 1825, Arosemena tiene una plataforma para exponer su faceta periodística y difundir sus ideas y pensamientos.

Colaboró en La Miscelánea del Istmo de Panamá. Fue redactor en La Miscelánea Libre e Independiente y creó también El Gran Círculo. Trabajó como jefe redactor de La Estrella de Panamá y como corresponsal de El Correo Peruano y El Comercio de Lima, incluso fue sepultado con un ejemplar de este último diario, como deseo póstumo.

Una rápida revisión de los Apuntamientos Históricos de Mariano Arosemena hace posible seguir la pista de carácter casi periodística, del devenir del sueño de un proyecto de comunicación transístmico por el Istmo de Panamá. (Arauz, Celestino, 1999).



Vista de la ciudad de Panamá.



Ruinas del colegio de los jesuitas, Panamá

¿Cuál es la relación de Mariano Arosemena con el Canal?

Hay que recordar que con la constitución del gran país Colombia, por Bolívar y Miranda, se designa, entre otros temas, que Panamá debía ser el lugar donde ocurriría la comunicación interoceánica mediante la construcción de una ruta de agua.

Ese señalamiento impulsó las exploraciones por Panamá para determinar la ruta del Canal. Ante el fracaso del Congreso de Panamá en 1826, el gobierno colombiano, al año siguiente, comisionó al ingeniero británico John Augustus Lloyd y al capitán sueco Maurice Falmarc a las exploraciones del istmo.

El trabajo se inició en 1828, sin embargo, las tareas no pudieron ser concluidas por razones del clima. Quedó consignada, no obstante, la recomendación de que sería utilizada la bahía

de Limón por el Atlántico, y una ruta combinada que usaría un canal con las aguas del río Chagres, desde su desembocadura y su unión con el río Trinidad.

Las recomendaciones de Lloyd y Falmarc incluyeron un ferrocarril con dos posibles terminales en el Pacífico, bien en La Chorrera o en la ciudad de Panamá. (Arauz, Celestino, 2005).

Arosemena no estuvo de acuerdo con la propuesta de Lloyd, y en 1840 expresó "ninguna de las concesiones ofrecidas por la república parecían tener la posibilidad de concretar el proyecto de Canal. ...los textos refieren al convencimiento de que todas las alturas de la orilla izquierda del Chagres, desde el río Trinidad hacia arriba son solamente collados cuya mayor elevación no son más de 700 pies sobre el nivel del mar. Siendo ríos y riachuelos de profundidad suficiente para un buque de vapor, así como el río Chagres, pueden ser útiles para nuestro proyecto".

Él (Arosemena) abogaba por una ruta de agua utilizando el río Chagres con la del río Grande en el Pacífico. Rechazaba la idea de un ferrocarril.

En contraste con lo anterior, las recomendaciones de Lloyd y Falmarc terminan siendo reconocidas para el alineamiento y construcción del ferrocarril en 1850.

Apuntamientos Históricos, el libro

Los textos completos de los "Apuntamientos Históricos de Mariano Arosemena", aparecen publicados, en una primera edición, por el Ministerio de Educación en el año de 1949 y casi 50 años después, como parte de una extraordinaria colección, llamada "Biblioteca de la Nacionalidad", publicada por el Canal de Panamá en el marco de la transferencia de la vía, en el año de 1999.

Los textos de Arosemena hacen un recorrido desde la primera década, entre 1801 y 1810, pasando por los siguientes años, hasta llegar al año 1840, año en el que se documenta la desilusión por el fracaso de la comunicación interoceánica por el istmo. Este último sentimiento nacional, en el contexto de un número plural de concesiones y derechos otorgados a terceros para concretar una solución tecnológica para comunicar ambos océanos, intención e iniciativas que fracasaron.

Sobre la figura de Arosemena, concluye Rodrigo Miró Grimaldo: "las incursiones de Mariano por el pretérito istmeño constituyen documentos de inapreciable valor... a pesar de no ser (él) un historiador, sus documentos son el aporte de un corresponsal testigo que apela a los recuerdos de una década con un tinte muy personal".

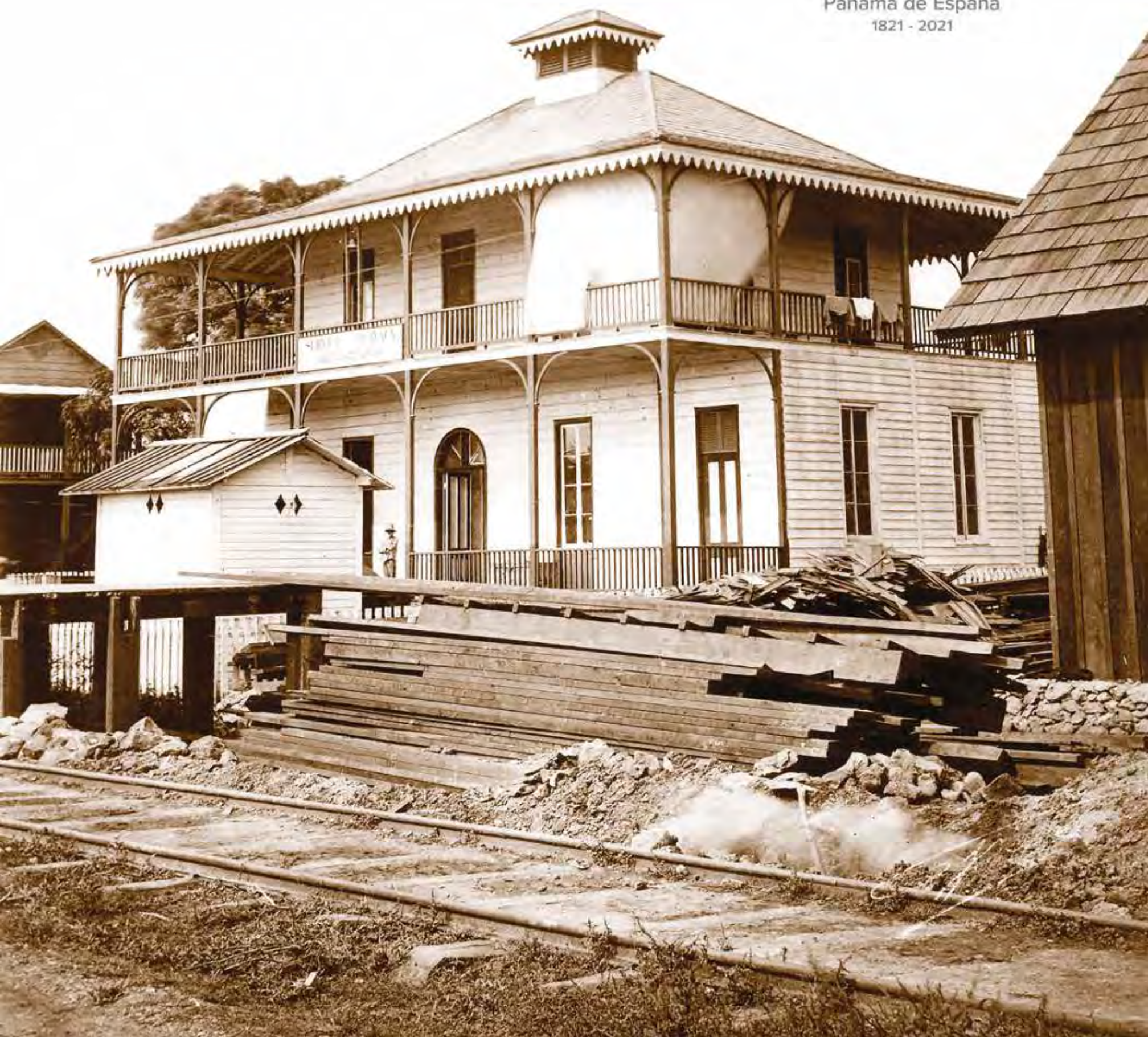
Celestino Arauz hace una valoración del hombre en su contexto temporal, con un análisis que alude al poder administrativo que ejercía Mariano Arosemena, siendo este un hombre culto y educado y que representaba el poder administrativo colonial en el istmo durante esos años. No obstante, lo describe como contradictorio y prototipo del hombre moderno. (Mariano Arosemena: El Precursor de los estudios históricos en Panamá. 1999).

Edificio administrativo en el antiguo poblado de Gatún. Diseño arquitectónico y adaptación al trópico son de los aportes de los franceses a la arquitectura del trópico. La mayoría, sino todos, los pueblos y campamentos fueron contruidos alineados a la vía del tren.

Colección de De Sabla, 1880. Biblioteca Presidente Roberto F. Chiari.



BICENTENARIO
Independencia de
Panamá de España
1821 - 2021



BICENTENARIO, CANAL Y LITERATURA

Seguimos en nuestro recorrido a lo largo del pensamiento nacional en el contexto del bicentenario de la República. **El Faro** abre el diálogo entre distintos actores y facetas del quehacer local. En esta ocasión, exploramos el impacto de la construcción de una ruta de agua en la literatura, para lo cual hablamos con el doctor Luis Pulido Ritter, académico panameño quien desde Berlín, nos ofrece una mirada personal y profesional al escenario de la literatura, en un mundo poco explorado desde la perspectiva de la literatura y el Canal; donde la migración y la yuxtaposición de mundos y realidades producen un fenómeno, aun por analizar a profundidad; y en el que coincidimos, se encuentra en un proceso de transformación permanente.

Canal y literatura. El Canal de agua, pensado y construido desde nuestras orillas, trajo profundas repercusiones en lo social, económico, político y territorial. Hablemos de ello y de su reflejo en las letras. ¿Qué tuvo que ver el Canal con la literatura?


R: Si parto del principio que la literatura tiene que ver con todo lo humano, te puedo decir que el Canal, por la implicación humana que tiene, está dentro de la literatura. Es de allí, por ejemplo, que podemos comprender los textos de un Joaquín Beleño (Gamboa Road Gang, 1960) o de un Eric Walrond (Tropic Death, 1926), quienes revelaron las consecuencias humanas de una obra como el Canal.

¿Está tu producción literaria relacionada con la circunstancia

personal de haber nacido junto a un Canal? ¿Es tu obra literaria reflejo de esta circunstancia, en donde de alguna manera también te reconoces personalmente, más allá de sus orillas?

R. Sin duda, mi experiencia con el Canal y, específicamente, con la Zona del Canal, que, como tú sabes, fue un conglomerado humano, social, económico y político norteamericano, un enclave dentro de Panamá, ha marcado nuestras vidas hasta el día de hoy. Haber crecido en la ciudad, segregado de una parte del territorio, no es una experiencia que te deja indiferente o inmune para toda la vida.

¿Quién de mi generación no recuerda la cerca de la Zona? Llevamos esa experiencia en el alma y, sin duda, esto ha tocado mi producción literaria y académica. Me parece que lo que más me ha dado la experiencia del Canal, el enclave colonial de la Zona del Canal, es que rechazo los muros, las fronteras y las segregaciones. Es una experiencia que, incluso, estuvo presente en la escritura de mi libro, "Filosofía de la Nación Romántica" (2007), con el que entré a un bloque discursivo, inmovilizado y cerrado, donde el aire ya se había detenido y olía a humedad vieja. Lo que hice, con este libro, fue abrir las ventanas, saltar de esas trincheras impuestas y llenas de lodo que habían paralizado el dinamismo del pensar. En efecto, huyo de las exclusiones, de la fronterización del pensamiento, y me atrae el tráfico, el viaje, el sentimiento de libertad vivida y por vivir: me gusta ir al aire libre.



Luis Pulido Ritter, doctor en Sociología (Universidad Libre de Berlín). Ganador del Premio Miró categoría ensayo (2007, 2017, 2020). Es redactor asociado de La Estrella de Panamá, Miembro de la Academia Panameña de la Lengua, profesor extraordinario en la Facultad de Humanidades e investigador en el Instituto de Estudios Nacionales (IDEN) de la Universidad de Panamá.

El muro de Berlín y el fin de la Zona del Canal. Nuestra conversación giró entorno a procesos determinantes comunes en sociedades como las de Berlín y la de Panamá; al respecto, Luis nos dice:

Es por eso que viví con tremenda satisfacción la caída del Muro de Berlín, ciudad donde vivía en 1989, justo un mes antes de la invasión a Panamá. Allá sentí el sueño de la libertad, la caída de ese muro, que había encerrado a la gente. Eso coincidió con mi sentimiento de vida, porque siento y vivo la libertad, aunque ahora acepto, por razones de salud individual y colectiva, que respetemos las normas de cuidado frente a la pandemia. Y con mis textos, estoy permanentemente buscando la crítica, el movimiento, la conexión entre realidades y países, imaginarios y discursos. Desde mi tesis doctoral, me he dedicado entonces a cruzar mares, países y continentes, donde me ha llamado especialmente la atención el Caribe, que en el fondo es hablar de Panamá por su complicada y rica historia de lenguas y culturas, y que me ha ayudado a conectar América, África, Europa y Asia, como lo he hecho ahora con mi último premio Miró en la categoría de ensayo, *Un viaje Transatlántico* (2020), donde el ensayista, se mueve a través del mundo con alma de vaporino.

Literatura, sociedad y siglo XIX. Algunos historiadores y antropólogos entienden la conformación social de Panamá como una con dos caras: una transitista y otra rural. La primera, en descripciones de estudiosos, como una “de cultura cosmopolita, extranjerizante, laica, de una economía de servicios, moderna, con capacidad de negociación, libre cambista...angloparlante, criolla, negra, china y europea...” frente a otra tradicional regionalista, hispanista, católico, tradicionalista, con admiración por la heroicidad y el fisiocratismo’. (Porras, 2020) **¿Cómo abor- desde estas interpretaciones- la producción literaria del Panamá del siglo XIX?**

Por metodología me interesan las contradicciones y las paradojas, el quiebre y las fracturas de las fronteras, los intersticios y las transformaciones. A primera vista, ese modelo de Porras es útil y funciona para el siglo XIX, pero, para comenzar, habría que preguntar qué entendemos por todos esos conceptos y qué tan “cosmopolitas”, “laicos” y



“extranjerizantes” eran los que proponían una “economía de servicios” con el Canal como punta de lanza.

Mientras preguntaría aquí si el llamado “terciarismo” se traduce necesariamente en “cosmopolitismo”, “laicismo” y “extranjerización”, en muchos aspectos, Panamá es la mejor prueba de que, con una economía terciaria, de servicios, hay ciertos imaginarios sociales, políticos y culturales que están todavía atrapados en la sociedad colonial, imaginarios que fueron muy bien descritos por Mariano Arosemena en sus “Apuntamientos Históricos” del siglo XIX. A partir de aquí, te puedo decir que, por ejemplo, para el siglo XX, tenemos a un personaje como el expresidente y ministro Ricardo J. Alfaro (1882-1971). Por un lado, él era un capitalino, un hombre viajado y negociador de los tratados del Canal, y por otro lado, no dejó de ser un intelectual romántico, un pueblo, una cultura, una religión y un Estado nacional. Por ello, entonces, fue promotor y fundador de la Academia Panameña de la Lengua y además, se ideó un diccionario de anglicismos que debería salvaguardarnos o protegernos de la extranjería. Y, en otro sentido, te menciono a Roque J. Laurenza (1910-1984), que era chitreano, y fue uno de los intelectuales, en términos clásicos strictu sensu (sentido estricto), más exquisitos y universales, cosmopolitas y educados que ha tenido este país más allá de toda idea romántica y populista de nación. Él tenía, por cierto, una consciencia extraordinaria de lo popular, cuya cultura es tremendamente paradójica y contradictoria. Y así me puedo ir hasta el infinito. Con esto quiero decir que el asunto es complejo, que está lleno de giros que modifican moldes, y hay que estar conscientes de las múltiples transformaciones que han

marcado a la sociedad panameña, desde la élite hasta lo popular, de acuerdo con sus períodos y contextos históricos-sociales en un país tremendamente diferenciado e imbricado como el nuestro.

Canal y sus aguas fragmentadas. En tu obra te referes a la literatura y a los sujetos desde un escenario que le has llamado el “Atlántico fragmentado”. El Canal produce otros fragmentos sociales y territoriales. La comunidad negra antillana es un reflejo de ello, como lo fueron la Zona del Canal y lo es la ciudad de Colón, otro retazo Atlántico. Hablemos desde aquí, del espacio fragmentado, de la literatura, teñida con rasgos de una nueva paleta de negritud, postesclavitud.

En mi libro “Fragmentos Críticos Postcoloniales” (Premio Miró, 2017), que es un libro de transición entre el primer y el tercer Miró, introduzco un capítulo sobre expatriados, inmigrantes y extranjeros, un capítulo que conecta con los imaginarios migratorios de un país como Panamá. Lo fragmentario son las fronteras desde el poder, fronteras económicas, políticas y culturales, fronteras que no pueden negar o paralizar la conexión, el movimiento y el traspaso de ellas. Es por eso, entonces, que este capítulo es la consciencia de este desplazamiento, este tránsito, que crea una red de relaciones, una urdimbre que se va armando a lo largo y ancho del mundo, que rompe esas fragmentaciones discursivas de poder entre etnias, clases y Estados. Para mí el Canal es parte de esa urdimbre y los migrantes, tanto “extranjeros”, como “nacionales”, estamos dentro de ese tejido de relaciones.

Le Petit Journal

TOUS LES JOURS
Le Petit Journal
5 Centimes

SUPPLÉMENT ILLUSTRÉ
Huit pages : CINQ centimes

TOUS LES VENDREDIS
Le Supplément Illustré
5 Centimes

Quatrième Année

SAMEDI 4 FÉVRIER 1893

Numéro 115



REGARDEZ !!!...

EL CANAL, BICENTENARIO Y LAS ARTES

El Istmo de Panamá, en la temporalidad de la primera mitad del siglo XIX - y más allá de esos años- fue objeto de una serie de expediciones europeas que tenían como objetivo la descripción del territorio, su geografía, su entorno y su gente. Estas iniciativas tenían como propósito concretar la idea de construir una comunicación interoceánica. El contexto inmediato y anterior, es el de un Panamá colonial, signado por una condición transitista; una ciudad austera, en comparación con otras sedes virreinales como México o Perú.

Para entender el desarrollo y manifestaciones de las artes, conversamos con Pedro Luis Prados, escritor, filósofo y crítico de arte panameño.

¿Cómo describe las manifestaciones artísticas al momento de la independencia de Panamá de España?

Las sociedades hispanoamericanas no eran homogéneas y no es posible establecer criterios que permitan establecer procesos uniformes. Salvo la brutalidad en las campañas de aculturación, expropiación y sometimiento de los pueblos americanos durante la conquista y colonización. Cada región adquiere un carácter propio de conformidad a su función productiva. En el nuestro no hay riquezas minerales que explotar, como tampoco una producción agrícola determinante: Panamá tiene un carácter transitista y se expresa así desde los primeros años del siglo XVI cuando Pedrarias Dávila le concede el carácter pragmático como centro de expediciones hacia el Pacífico.

Lo anterior, junto con las Ferias de Portobelo, determina la función transitista del Istmo y la naturaleza flotante de su población. Eso explica la carencia de grandes edificaciones emblemáticas que encontramos en otras ciudades propias de una población decidida al asentamiento y al desarrollo del espacio

urbano, como Lima, Quito, Bogotá, entre otras.

La carencia de grandes edificaciones explica la pobre riqueza artística en edificaciones religiosas, públicas y en las viviendas, tal como lo demuestran los estudios sobre los juicios de residencia realizados por el Dr. Alfredo Castillero Calvo. La pobreza arquitectónica se extiende a la pobreza de la obra pictórica, la cual fue casi nula.

Mientras que en otras ciudades se asentaban centros especializados de arte, como la Escuela Quiteña y la Escuela Cuzqueña, en donde el Barroco Churrigueresco afluó en la pintura y encontró delicadas manifestaciones en la ornamentación religiosa. En Panamá, y solo en el interior del país, hubo algunas manifestaciones de creatividad en la imaginería religiosa, platería y una modalidad del Barroco, como por ejemplo, la de la Iglesia de San Francisco de la Montaña.



Prados es catedrático en la Universidad de Panamá, y autor de las obras Bajamar (1998), y El otro lado del sueño (2003), entre otros.



Por su función de tránsito y comercial, el Istmo padece, desde sus orígenes coloniales, una muy pobre riqueza artística y cultural.

¿Cuáles serían los valores estéticos de las nuevas manifestaciones artísticas en los primeros años como república libre?

Al momento de la separación en 1903, las condiciones sociales, económicas y culturales del Istmo eran deplorables. El terremoto de 1882 destruyó la mitad del núcleo urbano y el interior del país estaba en abandono. El epicentro de la actividad económica y política era el sitio de tránsito. El criterio estético del grupo dominante era en extremo pobre y se conformaban con reproducciones impresas de santos o eventos bíblicos. La actividad comercial se imponía como modalidad de interacción y como proyecto colectivo, quedando la educación y las manifestaciones culturales en segundo plano. Las influencias francesas e italianas solo aparecen a finales del siglo XIX y principios del siglo XX con la afluencia de jóvenes que van a estudiar a Europa.

¿Cuál fue el impacto de las expediciones y de los exploradores europeos en las artes?

El interés en la construcción de un canal por Panamá produce una serie de expediciones y exploraciones, particularmente inglesas y francesas, que tienen como objetivo, describir el entorno natural, geográfico, social y urbano de Panamá. La más importante, pero no la única, fue la de Armand Reclus (1876-1878).

El resultado de esas expediciones en el siglo XIX panameño, ofrece dos elementos temáticos para los preocupados por el arte.

La construcción del ferrocarril (1850-1855) y la acometida francesa del Canal (1877-1896). El primero, con sus campamentos, pluralidad racial y trazado de vías, va a ser un componente valioso en los trabajos que realizan artistas transeúntes. El otro hecho que se consigna con vehemencia por los artistas de la época, se expresa en el choque entre la naturaleza exuberante del trópico y la maquinaria, la cual ofrece una visión conmovedora de la transformación del mundo natural por el hombre.

¿Podemos hablar de una pintura panameña en el siglo XIX?



Retrato de Epifanio Garay

La pintura del siglo XIX panameño tiene como exponentes a artistas extranjeros que utilizaron el Istmo como punto de embarque, hacia otras tierras, por lo cual no podemos decir que es una "pintura panameña", ya que su realización y sus métodos corresponden a concepciones desarrolladas en otros países y que se interesan en aspectos temáticos del país.

Del periodo del Canal Francés existe una buena cantidad de dibujos ejecutados por artistas franceses. Las ediciones publicadas de Exploraciones a los Istmos de Panamá y Darién, de Armando Reclus (1876-1877-1878), y El Canal de Panamá, de Napoleón Bonaparte Wyse (1886), permiten apreciar una serie de grabados en madera, los cuales fueron elaborados con base en las descripciones hechas por los autores. En algunos casos fueron utilizados fotografías y daguerrotipos que sirvieron como fuente de descripción.

Barclay y H. Clerget ejecutaron dibujos de edificios religiosos y sitios públicos, M.D., siglas con las que se identifica un dibujante procedente del Misisipi de nombre Middleton Davis, conocido por las ilustraciones para diarios del sur de los Estados Unidos. Davis es autor de Negrito fumando y mamando, hermoso cuadro de costumbre de gran dramatismo, otro trabajo de cuidadosa elaboración es Darienita en la cocina. E. Roniat realiza una serie de trabajos denominados Tipos del Darién, en donde expone los rasgos fisonómicos de zambos, mulatos, cholos e indios. Los trabajos de G. Villier recogen elementos del paisaje y formas de vida del medio rural panameño. La Constancia, Caída del Caimito y Chepigana, son obras representativas.

La descripción de los trabajos de construcción del Canal son recogidos en dibujos de Vignal, quien imprime gran dramatismo al encuentro entre hombres, máquina y naturaleza. Son conocidos sus dibujos Excavador Bebert, Gran draga americana y Draga marina en la entrada del Río Mindi, Las obras del Canal en Bajo Matachín y Bajo Obispo. De la estancia de Charles Laval y Paul Gauguin en el Istmo se desconocen obras, sin embargo, de acuerdo con testimonios en la correspondencia de Gauguin, Laval se dedicó a ejecutar retratos de oficiales del Canal con el fin de obtener dinero para viajar a Martinica.



Otros artistas atraídos más por la vida urbana, plasman detalles costumbristas de la ciudad de Panamá. Charles Parson dibuja en 1859 El Cabildo y Calles de Panamá; otras obras de este artista son: Barrio de Santa Ana, Puente antiguo de Panamá Viejo y Rampas de las playas de Panamá. Theodore Weber es autor de una vista de las Antiguas murallas de la ciudad. Del año 1858 data el trabajo de F. Schelesinger Vista de la Ciudad de Panamá, litografía cuya venta fue promovida por la Estrella de Panamá. Destacan los trabajos de Bayard Taylor, oriundo de Pennsylvania, quien en su breve visita de día y medio en la ciudad de Panamá, dejó como testimonio de su preocupación por la arquitectura colonial, los dibujos de las Ruinas del Convento de los Jesuitas y de la Iglesia y Convento de Santo Domingo en Panamá.



La ruta transístmica en el contexto de la fiebre del oro, tuvo gran atracción para los dibujantes de la época, la obra de Robert Tomes, Panamá in 1855, contiene un dibujo de Frank Marryat titulado Cruzando el Istmo, y un Paisaje del Río Chagres. Fressenden Otis es autor de varios dibujos en los que destacan Primera cabaña, Estación de Gatún y Paraíso. En ese mismo periodo, arriban cuatro pintores que van a dejar testimonio de la vida en la ruta transístmica, son ellos el alemán Charles Christian Nahl, el norteamericano Albertis de Orient Brower, y los franceses Ernesto Charton y William Leblanc. Es importante mencionar el trabajo fotográfico, tecnología irruptora de fin de siglo, de Eadweard Mubridge, quien

hace notables tomas de ciudad de Panamá, en esa temporalidad.

Para finales del siglo XIX y principios del XX aparece en escena Epifanio Garay. ¿Por qué él es importante?

R. Considero a Epifanio Garay como el precursor del movimiento plástico en Panamá y el generador, entre la juventud de su época, de una auténtica preocupación por las manifestaciones artísticas, en especial la pintura. Nace en Bogotá en 1849, recibe sus primeras lecciones de pintura de su padre, Narciso Garay, y luego del maestro José Groot. Luego de obtener el primer premio en la Exposición de Bogotá en 1873, se traslada a Panamá para participar en la realización de algunas obras conmemorativas a la independencia del Istmo. Como resultado de su contacto con la pintura francesa, su obra está marcada por el academicismo, caracterizado por el excesivo cuidado del dibujo y la forma que predomina sobre la luz y el color, y no por las innovaciones que Edward Manet, Claude Monet y Auguste Renoir, del movimiento plástico francés. Se desprende de estos antecedentes su predilección por los retratos y su poco interés por el paisaje o la vida urbana.

Su pintura está caracterizada por el uso de fuertes contrastes lumínicos en los cuales el uso del claroscuro en el entorno y la imagen logra una atmósfera con una cierta evocación poética. El uso de gruesas capas de óleo y el insistente esfuerzo por destacar puntos luminosos que concentren la atención sobre la imagen que establece umbrosas correlaciones visuales de mística solemnidad, acentuada por el recorte que hace de los rasgos fisonómicos en los que concentra los principales focos visuales, dejando el entorno como un elemento



secundario de apoyo a la composición. Desde el punto de vista académico y técnico, sus retratos se inclinan más hacia una concepción romántica, por el uso de la luz y el color y la intimidad subjetiva que le imprime a la imagen, la majestuosidad del neoclásico.

Entre sus obras más conocidas en nuestro medio podemos mencionar Retrato del Obispo Victoria, Retrato de niña, Buenaventura Correoso y su dama, Retrato de Nicole Garay y Retrato del General Tomás Herrera. Gran parte de su producción se encuentra en colecciones privadas y museos de Colombia, país en donde realizó obras religiosas como Retablo de la asunción de la Virgen, en la Catedral de Bogotá. Garay recoge treinta años de la historia local panameña y es el gran maestro y precursor de la pintura panameña del siglo XX.

Descripción del
bohío de Natá,
reproducida en la
primera edición de
"Historia General
y Natural de las
Indias de 1535" de
Gonzalo Fernández
de Oviedo.





Iglesia de Natá de los Caballeros

NATÁ, MÁS DE 500 AÑOS DE HISTORIA

Panamá ocupa un espacio destacado en la historia urbana americana. Nuestra región fue el primer territorio en tierra firme en albergar las primeras ciudades coloniales en el continente americano. Portobelo, Nombre de Dios, Belén, Santa María La Antigua, Panamá y Natá, son ejemplos de estas ciudades fundadas en el continente americano. Natá destaca con una historia aún por escribir, y cuyo medio milenio, celebra el próximo año.

El inicio

Es la segunda ciudad fundada en el Pacífico americano. Un 20 de mayo de 1522, Pedrarias Dávila funda Natá para enlazar la avanzada hacia Centroamérica, servir de granero a las

ciudades terminales del Istmo y ser punta de lanza hacia la conquista de Veraguas.

La Basílica Menor

La iglesia es el legado hispánico monumental de Natá. La iglesia de Nata fue consagrada al Apóstol Santiago y tiene el mérito de ser la iglesia más antigua de América, aún en uso. El edificio de la iglesia fue declarado Monumento Histórico Nacional, mediante la Ley 68 de 1941. Hoy es uno de los edificios emblemáticos de la ciudad junto con la capilla de San Juan de Dios. Los dos edificios y el trazado urbano es lo que perdura como parte de la herencia hispana; sin embargo, Natá es más que una iglesia.

Urbanismo americano

Investigadores del hecho urbano, identifican a Panamá la Vieja (1519) y a Natá (1522), como los dos principales asentamientos fundados por Pedrarias en el Istmo. Eduardo Tejeira Davis nos dice que el estudio de ambas ciudades pueden “contribuir significativamente a elucidar el proceso evolutivo del urbanismo hispanoamericano durante su primeros años críticos”. El autor afirma que Natá, antes que ciudades como Bogotá y Lima, “ensayó una revolucionaria traza en retícula con manzanas de gran tamaño”. Natá es importante como antecedente de la empresa urbanizadora en América Hispana, siendo la traza y el tamaño de las manzanas, unos de los más relevantes (Tejeira, 1996).

En el contexto de poder

A partir de su fundación se convierte en punto estratégico para la conquista de la región del Pacífico panameño. Fue granero para la colonia y al momento del contacto, tenía una gran población indígena con capacidad de mantener y sostener su seguridad alimentaria y política. En el período de independencia de España, personas como Francisco Gómez Miró, cataliza el grito de independencia en Azuero, motivando como reguero de pólvora, el movimiento hacia la capital. Luis Carlos Chanis, natariego de este momento, nos dice que “la celebración de los 500 años de Natá ofrece la oportunidad de resaltar todo el pasado histórico y cultural de la ciudad. La comunidad está trabajando para el rescate de todo el acervo cultural material e inmaterial para esta celebración”.

¿Qué le sucedió a la Natá de Pedrarias?

Luego de nueve años fue destruida por los indígenas en 1531. Posteriormente reconstruida por iniciativa del obispo de Panamá en 1532. La población autóctona declinó rápidamente y la mayor parte de ella emigra hacia Azuero y Veraguas. Los que escogieron el primero, fundaron La Villa de Los Santos, mientras que otros decidieron ir a la conquista de Veraguas.

Natá retuvo la jerarquía de ciudad durante todo el periodo colonial pero su base económica siempre fue endeble y, con el



Fuente: www.wikipedia.com

tiempo, la cercana Penonomé la reemplaza como el principal centro urbano.

¿Existió Natá hace más de 500 años?

El sitio de Natá tenía gran poblamiento indígena antes de la fundación del sitio hispánico. Gaspar de Espinoza, conquistador y cronista, quedó impresionado por la cantidad de viviendas, de población y alimentos que había en estos territorios: “Lo que había visto en esta zona, no lo había encontrado en ninguna parte del Nuevo Mundo”.

Gonzalo de Badajoz la describe para 1515, como un asentamiento donde “eran tantos los bohíos que creo que no hubo nadie que no se espantase y tuviese temor de ver tan gran población”. Oviedo, otro cronista, hizo un bosquejo incluido en su famosa *Historia General y Natural de las Indias*, que muestra casas redondas con altos techos cónicos. (Tejeira, 1996).

Carlos Fitzgerald, arqueólogo panameño, dice que para entender la historia profunda de Natá, es preciso recordar que los primeros habitantes del istmo de Panamá llegaron como migrantes hace 14,000 años. Los procesos de ocupación humana se dan de forma continua hasta la llegada de los conquistadores. Desde el primer milenio a. C. había aldeas agrícolas, se utilizaba cerámica y se trabajaba el oro en una tradición que se destaca por su sofisticada destreza, cultura material que se evidencia en fastuosos enterramientos en sitios como El Caño y Sitio Conte. Nata surge después del 1,000 d. C.

La celebración de los 500 años

Existe entre la comunidad natariega expectación por la celebración de los 500 años. Maida Martínez, presidenta del Capítulo de Panamá del Comité de Celebración, enfatiza que la efeméride debe recordar el Natá indígena, aspecto poco conocido de la historia. La empresa evangelizadora tiene peso, sin embargo, Natá necesita empoderarse de su desarrollo y de la historia indígena. “Ya estamos por inaugurar el Museo en la Capilla de San Juan de Dios en Natá. En el próximo noviembre tenemos previsto la apertura del mismo”, indica Maida Martínez. Existen grandes expectativas de apoyo financiero e institucional por parte del Ejecutivo y MiCultura. Esto es necesario para tener una exposición amplia y permanente”, termina diciendo.

Natá hoy

El medio siglo de fundación del Natá hispánico, es una puerta abierta para reconocer el gran legado ancestral de sus primeros habitantes. Esta fecha es una oportunidad para conocer y valorar el rico patrimonio de Natá. Este conocimiento prehispánico es un tema que amerita comentarios más extensos, no sin mencionar la necesidad del desarrollo de investigación científica y arqueológica que aporte información para entender esta dimensión, y que se extiende más allá de sus límites, para comprender la Natá y los extraordinarios eventos que tienen que ver con nuestra historia local y universal.



Pectoral de oro. Sitio Conte. El legado material de las culturas prehispánicas del istmo se expresó en una jerarquización social de un poder estratificado, que se manifestó en un rico y suntuoso legado cultural. Las evidencias arqueológicas de sitios como El Caño y Sitio Conte, relacionadas con enterramientos y ritos funerarios son expresiones de alto valor estético.

CIMARRONAJE, TERRITORIO E IDENTIDAD

El tema de la esclavitud toma un particular interés cada mes de mayo. En muchos lugares la reflexión termina evaluando este, uno de los episodios más oscuros en la historia reciente. Mayo, mes de la etnia negra, abre la posibilidad de reflexionar sobre este tema.

Es oportuno abordar este tema y referirlo a lo que ocurrió en Panamá durante el período de conquista y colonización, inclusive hasta el momento de la independencia de España en 1821. Se debe resaltar estos hechos para extrapolar algunas dimensiones de ese legado, no solo a nivel cultural, sino territorial, y para comprender algunos procesos relacionados con nuestra identidad. Desde allí, contribuir a la formulación de políticas públicas que incluyan a los afrodescendientes como parte fundamental de la estructura social, económica y política de nuestro país.

Negros en América

La introducción de esclavos negros en el istmo ocurre después del declive de la población indígena. Fuentes documentan sobre el fenómeno de reducción del número de indígenas. Según el doctor Omar Jaén Suárez (historiador, geógrafo y diplomático), para el año 1533, existían unos 500 indígenas, quedando reducidos a 120, once años más tarde. Ante esta realidad, se hace necesario introducir mano de obra esclava.

Jean Pierre Tardieu, en su obra *Cimarrones en Panamá, la forma de una identidad afroamericana en el siglo XVI*, afirma que al mando de Diego de Nicuesa se introducen a tierra firme, en 1508, unos 40 negros para la construcción de fortalezas en Veraguas. Se sabe que para el año 1513, ya habían arribado a tierras panameñas negros provenientes de Cabo Verde (África). Se conoce también por las mismas fuentes documentales, que para 1575 existían en Natá y Veraguas, 8,929 negros esclavos; de estos, 1,600 estaban en ciudad de Panamá. Carmen Mena García, documenta que en el Panamá del siglo XVI, había algo más del 70 % de la población de la Audiencia de Panamá de origen africano.



Los esfuerzos de comunicación interoceánica a través del istmo en el Panamá colonial tienen un componente negro. El Camino Real y el de Ventas de Cruces fueron construidos y operados por esclavos negros. Es seguro que parte de nuestra condición de interoceanidad, se deba a la participación de negros esclavos en Panamá.

Cimarronaje

Durante ese mismo período de conquista del istmo, la explotación de los recursos marinos, como la pesquería de perlas, y la construcción y operación de los caminos transístmicos, estuvieron en manos y fuerza negra. Un fenómeno particular toma forma tanto en las Antillas como en tierra firme. Mucha de la población negra, movida por el maltrato y aspiraciones de libertad, se levantó en resistencia, escapando de la opresión esclavista, reduciéndose en palenques en los bosques del istmo. Las voces de Bayano y Felipillo nos llegan hoy como memoria de estos líderes cimarrones que dieron batalla durante los siguientes siglos, siendo incluso aliados de ingleses, en los esfuerzos de romper el monopolio comercial en América. Para el año 1549, la resistencia cimarrona se concentró en el Camino Real, y el golfo de San Miguel por parte de Felipillo, intromisión que alcanzó los dominios de otro cimarrón, conocido como Bayano.

Independencia y abolición

Oscar Vargas Velarde, en su obra *La abolición de la esclavitud en Colombia y Panamá (1851)*, indica que este proceso, “corrió paralelo al de Colombia, pues el istmo de Panamá, formó parte de esa nación la mayor parte del siglo XIX”. Recordemos que Panamá se estrena en el régimen republicano al momento de la independencia de España. El mismo autor añade que “Simón Bolívar en el Congreso de Angostura de 1819, declaró que las bases de la república estarían constituidas por la soberanía del pueblo, la división de los poderes, la libertad civil, la abolición de la monarquía, la supresión de los privilegios y la proscripción de la esclavitud”. Para entonces, éramos el Departamento del Istmo, como parte de la Gran Colombia y uno de los preceptos de la independencia de la monarquía, fue justamente la abolición de la esclavitud.

La esclavitud es abolida en Panamá mediante la ley del 21 de mayo de 1851. El historiador

Carlos Guevara Mann expresa que “tres décadas transcurrirían –desde la ‘libertad de vientres’ declarada por Simón Bolívar– para que en Panamá fuese proscrita la esclavitud. La ley del 21 de mayo de 1851, decretó la libertad de todos los esclavos existentes en territorio neogranadino (colombiano) a partir del 1 de enero de 1852. Tomás Herrera, Justo Arosemena y José de Obaldía, fueron otros actores claves, siendo este último a quien le correspondió poner en vigencia dicha ‘ley de libertad’, en su condición de vicepresidente de la Gran Colombia, encargado del poder Ejecutivo en 1851-1852”. Los dueños de esclavos tuvieron la obligación de educar, vestir y alimentar a tales hijos y estos debían recompensarlos por los gastos incurridos hasta los 18 años.

Cine, negros y territorio

Hace algunos años se estrenó un documental del cineasta de origen japonés, Toshi Sakai, titulado *Cimarronaje en Panamá*. Su trabajo se centra en las figuras de Felipillo y Bayano, a quienes dignifica en la historia. Según sus palabras, se trata de “personajes que se expresan en su reclamación de vivir libre y, sobre todo, en dignidad”. Del trabajo de Sakai se genera interesante información sobre los nombres de lugares que están inexorablemente relacionados con nuestros ancestros africanos.

Río Congo, Malambo, Mandinga, Cuango Palenque, son lugares en Colón. Igualmente, sitios llamados El Bongo, la Quisama, la Guinea y Cerro Mandinga, se encuentran tan lejos como en Chiriquí. En Azuero la toponimia afro la recuerdan lugares como el Zape, Folofo y la Guinea. Todos estos nombres evocan nuestro pasado negro colonial.



Simón Bolívar

Negros y políticas públicas

Con el propósito de visibilizar la población afrodescendiente y establecer mecanismos para recopilar información para los próximos censos de población y vivienda, así como para la definición de políticas públicas, la Secretaría Nacional para el Desarrollo de los Afropanameños (Senadap), viene desarrollando interesantes iniciativas. Una de ellas es La Ruta de los Tambores, recurso de fuerte componente cultural que se está utilizando como mecanismo para reconocer culturalmente la descendencia afro en Panamá.

Donde estuvo el negro está el tambor, y en él nos reconocemos como parte de esta sociedad rica y culturalmente diversa. El tambor hace una conexión directa, donde la música y el canto articulan un proceso de auto-reconocimiento y valoración de la cultura local.

Al final de este recorrido histórico donde no solo la piel está teñida de historia, sino toda nuestra cultura de tránsito, llegó a la conclusión que somos más negros de lo que habíamos pensado. ¿Y tú, cómo lo sientes?

AUX ÉLECTEURS FRANÇAIS

LA

FRANC-MAÇONNERIE

ET LE

PANAMA

Par un patriote



PARIS

MAISON DE LA BONNE PRESSE

8, RUE FRANÇOIS 1^{er}, 8

INFLUENCIA MASÓNICA EN LAS GESTAS INDEPENDENTISTAS

En esta breve entrega, consecuente con el contexto de la celebración del bicentenario, vamos a abordar el interesante escenario histórico-temporal de los masones en el proceso de la independencia del Istmo. ¿Qué ocurre en la región y en Panamá en los años subsiguientes a la independencia de España?, ¿Quiénes impulsaron el movimiento independentista?, ¿Tuvo incidencia el movimiento masón en los eventos de 1821, y más allá, en la determinación de la construcción de la comunicación transoceánica?

Sobre la Masonería

Se define como “una institución esencialmente filantrópica, filosófica y progresista. Educa al hombre para la libertad, facultad o privilegio que le permite determinar el espacio y el tiempo en la aplicación lícita de su pensamiento. No acepta doctrina alguna como definitiva, sino que propicia el examen y la investigación, y a través del estudio y la razón admite todas las tesis universales, bajo los postulados de libertad, igualdad y fraternidad”. (Rosillo Torrente H. Revista La Tadeo No. 66 - Segundo Semestre 2001 Bogotá, D.C. – Colombia).

¿Era masón el libertador Simón Bolívar?

En las actas de la logia de San Alejandro de Escocia (París, Francia), resaltan ocho firmas que certifican que se “eleva al grado de compañero al hermano Simón Bolívar, iniciado, a causa de un viaje próximo que está en vísperas de emprender”. La misma fuente añade que “después de las formalidades requeridas, Bolívar fue proclamado ‘caballero compañero masón’, colocándose a la cabeza de la columna del mediodía.

Estamos ante un documento masónico fechado el 11º mes del año de la Gran Luz 5805, que equivale a enero de 1806 de la era vulgar, si tenemos en cuenta que el calendario masónico empieza en el mes de marzo” (José Antonio Ferrer Benimeli, 2020). Queda claro que la afiliación masona de Bolívar no es americana sino francesa, y no consta registro de esa actividad en tierras americanas.



Francisco José de Paula

La logia de Jamaica

Panamá, parafraseando versos ya cantados, sigue siendo “puerta, puente y puerto”. Espacio de tránsito, no solo de mercancías, sino de ideas y de nuevos conceptos. La Gran Logia de Inglaterra fue la primera logia fundada en Kingston (Jamaica), el 14 de abril de 1739; la segunda en 1742 con el nombre de *Port Royal Lodge*. Así es como las colonias inglesas en las Antillas son el foco de nuevas ideas y preceptos de libertad, las cuales son importadas de Inglaterra. La Gran Logia Provincial del Caribe (1742), llegó a agrupar 19 logias para el año de 1806.



Armand Réclus

Inicios en Panamá

La Mejor Unión fue la primera logia en el Istmo. Se sabe por Alfredo Figueroa Navarro (Dominio y Sociedad en el Panamá Colombiano 1821-1903), que el rito escocés se importa a Panamá desde Jamaica. Los comerciantes panameños viajaban con frecuencia a dicha isla para comprar bienes de origen europeo para ser mercadeados en Panamá. Mediante ese contacto comercial, la ciudad de Panamá se impregna de nuevas ideas masónicas, las cuales -sigue diciendo Figueroa Navarro- son contradictorias a los preceptos liberales de esos tiempos. "Los comerciantes de las ciudades costaneras colombianas acceden a la modernidad por intermedio de Jamaica y de las Antillas".

El movimiento masón en Panamá fue elitista y un modo de escalamiento social a finales del siglo XIX. Tuvo un carácter secreto y llega incluso a permearse hasta las altas esferas del poder político de Bogotá, donde el mismo autor (Figueroa Navarro), revela que el presidente Francisco de Paula y todo su gabinete se adhieren a las logias, incluso con la participación de clérigos radicales.

Masones y acta de independencia

En el acta de independencia de 1821 figuran entre los firmantes reconocidos masones. Se comprueba las rúbricas de Manuel María de Ayala, José Vallarino Jiménez y José Antonio Zerda. El movimiento independentista es catalizado por la actividad de otro masón de origen serbio llamado Marco Radaniche. Figuran más tarde, adscritos al movimiento masón, Juan Bautista Feraud, Carlos Plicet, Juan Miguel Labarrier... todos comerciantes y personas influyentes. Se suman a la lista, José María Goytía (quien introduce la imprenta en Panamá), Manuel José Dutari, Joaquín Morro y Bartolomé García de Paredes.

Es miembro de La Mejor Unión el ingeniero coronel Francisco Burdett O'Connors, quien es organizador de batallón del istmo para las batallas de Junín y de Ayacucho. El coronel responde directamente Bolívar y es un actor relevante en las luchas independentistas hispanoamericanas.

Pensamiento masón y la ruta transoceánica

El pensamiento masón irradia desde el centro europeo francés e inglés por las Antillas en los siglos XVIII y XIX. Las primeras exploraciones para la descripción de la ruta de Panamá tienen su génesis en el seno de esas sociedades europeas. Las primeras exploraciones por la ruta del Istmo fueron contratadas e impulsadas por Simón Bolívar en 1821, y desarrolladas por el ingeniero inglés John August Lloyd y el Almirante sueco Mauricio Falmarc. Es importante mencionar que la primera sociedad geográfica, la Sociedad Geográfica de París, se organiza en el año de 1821. La *Royal Geographical* su homóloga británica, es fundada en 1830, con el nombre de *Geographical Society of London*.

El tema territorial, geográfico, naval y de comunicación marítima era una de los fuertes ejes de interés científico y motivo de investigación de estas sociedades geográficas. Cincuenta años más tarde, la Sociedad Geográfica de París promueve la construcción de una ruta interoceánica por Panamá, destacando las exploraciones realizadas por los franceses al frente de Lucien N.B. Wyse y Armand Réclus.

Todas estas sociedades geográficas son las primeras que se organizan en el mundo, temporalidad coincidente de ideas del movimiento masón en América. Es probable que el pensamiento e impulso masón haya tenido algo que ver en la decisión de la ruta interoceánica por Panamá. Siendo todos estos actores sociales y políticos parte del contexto temporal de finales del siglo XIX, nos atreveríamos a formular la hipótesis propia sobre el tema de la participación del pensamiento masón en la determinación del cruce transoceánico y la ruta por Panamá.

¿Tienes más preguntas? El tema, en definitiva, es apasionante y amerita una investigación más profunda para seguir aportando a la discusión y al conocimiento de la rica historia del Istmo del siglo XIX, tarea imperante para historiadores e interesados en estos asuntos.

ORIGINES DU PANAMA

OU

QUINZE ANNÉES DE FRANC-MAÇONNERIE

I

**Puissance des francs-maçons.
Il faut les combattre.**

Léon XIII a dit, dans son Encyclique contre la Franc-Maçonnerie : « Employant à la fois la ruse et l'audace, elle (la secte des francs-maçons) a envahi tous les rangs de la hiérarchie sociale, et commence à prendre dans les États modernes une puissance qui équivaut à la souveraineté. »

Ces paroles ont été écrites en 1884. Nous nous proposons de démontrer dans cette brochure qu'elles ne sont malheureusement que trop vraies pour la France, et que, de fait, depuis une quinzaine d'années surtout, la Franc-Maçonnerie y règne, et, suivant le mot du Pape, y règne en maîtresse souveraine.



INDEPENDENCIA, PANAMÁ Y EL GRAN CARIBE: MIEDO Y SOCIEDAD (1791-1821)

Poco ha sido expuesto sobre lo que era el contexto social en los años previos y subsiguientes a la independencia de Panamá de España.

Para el conocimiento de nuestra historia vinculada al bicentenario, conversamos con la doctora e investigadora Patricia Pizzurno, quien se refiere al contexto social previo y posterior a ese momento.

Ella se ocupa en explicar el porqué del atraso del Istmo en sumarse al movimiento independentista. El libre comercio, el contrabando, y las actividades mercantiles desarrolladas por los criollos a partir de 1808, así como el temor a la represión por parte de las tropas, son algunas de las condicionantes que señala como importantes para entender el proceso.

La investigadora trae al contexto la revolución de Haití como elemento regional y cómo el miedo retrasa el rompimiento de los lazos con España. No perdamos de vista que este marco de agitación social es parte de Panamá y

condicionante del proyecto de construcción de una vía para la comunicación interoceánica.

¿Cómo era la situación en Panamá y la región en los años previos a la independencia de Panamá de España?

La independencia fue un movimiento de la élite criolla de la capital, de las cabezas gestoras del comercio que, astutamente, compraron la deserción de las tropas realistas en el momento oportuno para garantizar el menor daño colateral, sin olvidar que la paralización del flujo mercantil influyó poderosamente en la toma de decisiones. La historia oficial de este período la construyó Mariano Arosemena, años después de los sucesos. Se trata de la narrativa blanca, criolla, elitista, “de adentro”, que inventa y monopoliza la “epopeya” y la define como “el acto más grandioso de la historia de la vida social del país”, mientras minimiza la participación de más de la mitad de la población, “los de abajo”, el arrabal, la gente y los espacios olvidados de nuestra historia con una rica tradición de resistencia.

En otra oportunidad deberíamos referirnos al

interesante movimiento de Los Santos del 10 de noviembre, liderado por otras élites.

¿Puedes describir el clima social que se respiraba en el Istmo?

No puedo abordar lo social sin introducir la dimensión de lo emocional. Si tenemos en cuenta que, como observa Alfredo Castillero, en 1790, la población de la ciudad de Panamá era de 7,700 habitantes, y de los cuales apenas 862, (11.1 %), eran blancos, entenderemos a qué me refiero al hablar de lo emocional.

El miedo fue la emoción rectora, el gran arquitecto de lo que ocurrió en Panamá, por lo menos desde las últimas décadas del siglo XVIII hasta 1821 e incluso después. Miedo de los criollos a un levantamiento cruento de las castas como ocurrió en Haití a partir de 1791, cuando los “Grands Blancs” murieron a manos de los negros. Miedo a las represalias del ejército realista si se unían a los patriotas, como ocurrió en Cartagena y Santa Fe. Miedo a perder los bienes y los privilegios, al vacío de poder, al desorden, a que la pueblada ingresara en los territorios exclusivamente reservados para los blancos.

El escenario debió ser aterrador para la élite y de alguna manera esperanzadora para las castas de Santa Ana. Las frecuentes menciones que hace Mariano Arosemena cuando escribe que “el pueblo”, “demanda”, “impone”, “exige”, pone de manifiesto la tensión existente. Sin duda, los criollos debieron mirar al arrabal con mayor desconfianza que nunca. Eran tiempos peligrosos. Si a ello le agregamos la presencia del funcionariado español en pugna con el Cabildo y del ejército en su doble condición de defensor de la élite (ante el arrabal) y amenaza (si se unían a los patriotas), podemos imaginar que la tensión debió haber sido brutal.

¿Cuál es la relación de las élites panameñas con el Caribe y los movimientos independentistas que allí ocurrieron, y cómo influyen el proceso de independencia del Istmo?

La revolución haitiana fue un factor determinante para comprender lo que ocurrió después de 1791. La ciudad de Panamá estaba fuertemente vinculada al Caribe por el intenso comercio que se realizaba con Jamaica, que era el gran conector Caribe-Pacífico. Mi propuesta es que Haití marcó un antes y un después en las frágiles relaciones con la gente del arrabal, porque a partir de entonces, los “de adentro” comprendieron que el peligro era real y que las tropas españolas eran las únicas capaces de garantizar su seguridad contra un levantamiento de los mulatos y los negros. La revolución haitiana incendió el Caribe insular y costero, empoderó a los negros, aterrorizó a los blancos y su onda expansiva alcanzó territorios muy lejanos, como señala Michael Zeuske.

Mi tesis es que en esos tiempos revueltos, el miedo demoledor de los criollos a morir a manos del pueblo corrió parejo con el terror de ser masacrados por las tropas españolas si daban un paso en falso.



Patricia Pizzurno

Háblenos sobre el papel de los negros mestizos y mulatos en la consolidación del movimiento independentista.

Acá sí hay más preguntas que respuestas, porque la falta de fuentes documentales asfixia cualquier intento de investigación en este sentido. Lo que sí puedo afirmar es que no debemos llamarnos a engaño pensando que el arrabal, un espacio de conflicto por excelencia, se mantuvo casi inactivo por estos años. Tampoco debemos incurrir en el error de pensar que abrigaba una sociedad homogénea y solidaria. No era lo mismo ser un oficial de las Milicias de Pardos Libres, un miembro del clero (que también habían mulatos), un comerciante de fortuna, un maestro artesano, que un simple jornalero o un boga del Chagres. Santa Ana fue un espacio de resistencia latente, de tensión, tanto a lo interno como en la ciudad blanca. A medida que más esclavos fueron adquiriendo su libertad, su anhelo de promoción social y económica llevaron a aumentar los puntos de conflicto. Desde mediados del siglo XVIII, los libertos que alcanzaron una relativa fortuna, comenzaron a exigir cada vez más prerrogativas, así como el ingreso a espacios reservados exclusivamente para los blancos, para lo cual contaron, en ocasiones, con el apoyo de la Corona.

¿Cuál fue la estrategia para incluir a los del arrabal al movimiento independentista?

No estoy segura si podemos hablar de inclusión o de formas de neutralización. Mariano

Arosemena señala que para llevar el mensaje de independencia al arrabal, recurrieron a los maestros artesanos de “más influjo en el pueblo”, a quienes llama “ciudadanos”, entre los que menciona a Basilio Roa, Felipe Delgado, Abad Montaser, Juan Antonio Noriega, Manuel Luna, Fernando Guillén, Bruno Agüero, Juan Berroa, Manuel Aranzasugoitia, Salvador Berrío, José Manuel Rodríguez, Alejandro Méndez, Guillermo Brinis, Manuel Llorent, José Manuel Escratín, entre otros. Estos “pronunciaban discursos entusiastas y alimentaban el espíritu de independencia y de libertad”.

Me asaltan muchas preguntas que no sé cómo responder, pero que quiero formular para que podamos explorar estos territorios y mirar en nuevas direcciones: ¿Qué sucedió a lo interno del arrabal durante estos años? ¿Fueron las castas espectadoras pasivas de los tejemanejes de los criollos y del alto funcionariado español? ¿Qué entendía la gente del arrabal por independencia, libertad, igualdad? ¿Libertad para qué y de quién: de los españoles, de los criollos? ¿Existía para el pueblo diferencias entre unos y otros, o para ellos eran todos los blancos? ¿Cómo entendían Mariano Arosemena y los suyos, la libertad y la igualdad en relación con las castas?

Para entender mejor el momento, tenemos que tener claro que los criollos panameños que eran librecambistas y compartían algunas ideas ilustradas, se independizaron de España para obtener mayor representatividad en el Gobierno, en la toma de decisiones y en más libertad de comercio, pero no para alterar el sabio ordenamiento social impuesto por España. Por eso, la decisión de abolir la esclavitud demoró treinta largos años.

El modelo era los Estados Unidos, donde la esclavitud había resistido incólume a la proclamación de que todos los hombres nacían iguales, con derechos inalienables como la vida, la libertad y la búsqueda de la felicidad. La historia de la gente de abajo, con identidades subalternas asignadas desde el poder, merece una relectura que quizás nos permita demostrar que “esta alterada sociedad de castas”, como la llama acertadamente Alfredo Figueroa, se mantuvo en permanente agitación durante el período preindependentista y fue también un agente de cambio. Pero para ello, necesitamos rescatar nuestra documentación dispersa en archivos extranjeros. Sinceramente, creo que esa sería la mejor conmemoración del Bicentenario.

Colón, la ciudad terminal atlántica del primer ferrocarril interoceánico- recibió un inusual obsequio de la emperatriz Eugenia de Montijo. Colón y América, extraordinario bronce del escultor europeo, Vincenzo Vela, fue emplazada en el jardín de la residencia de Ferdinand De Lesseps, quien, según él, era la única referencia "civilizada" de la ciudad.

Colección de De Sabla, 1880.
Biblioteca Presidente Roberto F. Chiari.



CANAL, BICENTENARIO DE LA INDEPENDENCIA DE PANAMÁ Y DE LA SOCIEDAD DE GEOGRAFÍA DE PARÍS



Sociedad Geográfica de París, Francia

El siglo XIX marca una época de cambios sociales, producción de conocimiento e innovaciones tecnológicas. En el ámbito hispanoamericano es el contexto que expresa la emancipación de las colonias americanas del régimen monárquico. Panamá se hace independiente y es escenario de la generación de conocimiento y tecnología, y con relación directa con la Sociedad Geográfica de París (SGP).

La independencia de Panamá, su bicentenario y el Canal convergen en estos temas y más. El Canal incide, desde la mirada geopolítica, en el interés de las potencias emergentes que se abalanzaron al control de la ruta y de la comunicación marítima. **El Faro** explora, en la voz del doctor Omar Jaén Suárez, estos temas, colocando estos aspectos de la ruta en un contexto universal.

¿Por qué es importante la Sociedad Geográfica de París (SGP) para la historia de Panamá y del Canal?



Doctor Omar Jaén Suárez. Fuente: Martes Financiero

La SGP celebra doscientos años en el 2021. Más allá de celebrar el bicentenario de su fundación en París el 15 de diciembre de

1821, días después de la independencia de Panamá de España, el 28 de noviembre de ese año, la SGP puede ser considerada como la precursora del Canal de Panamá. En su seno se reunió el Congreso Internacional para los Estudios del Canal Interoceánico, el 15 de mayo de 1879. Participaron 136 delegados de 25 países, donde Colombia fue representada por el ingeniero panameño Pedro J. Sosa. Allí se decidió por mayoría de votos, el 29 de mayo, la construcción del Canal en su ruta actual. Uno de sus más prominentes miembros, Ferdinand de Lesseps, pionero de la construcción del Canal de Panamá y del Canal de Suez, llegó a presidirla.

La SGP conserva en sus archivos históricos, en salas especiales de la Biblioteca Nacional de Francia, muchos documentos de finales del siglo XIX. Complementa los registros, cientos de placas fotográficas de la época y de la obra del canal francés, entre la monumental colección que cubre el planeta entero hasta hoy.

¿Cuál ha sido el papel de la SGP en la construcción del conocimiento científico?

La SGP, la primera y más antigua del mundo, es resultado directo del pensamiento de la Ilustración del siglo XVIII. La idea de su creación data de 1785 en la antesala de la Revolución Francesa (1789). Se fundó oficialmente en una ceremonia en el Palacio Municipal de París, el 15 de diciembre de 1821. Participaron 227 de los más distinguidos científicos de la época y eligieron como su primer presidente al marqués Pierre Simon Laplace, el gran matemático y astrónomo francés. Fueron parte de esta etapa inicial de la SGP, muchos de los científicos que acompañaron a Napoleón Bonaparte en su viaje a Egipto en 1798. Este suceso trasciende, entre otros eventos, con la importante traducción de los jeroglíficos egipcios al conocimiento contemporáneo, mediante las inscripciones de la piedra de Rosetta.

El propósito fundamental de la SGP fue permitir la producción y la difusión del saber geográfico, y valorar la circulación de dicho saber en el mundo en un momento crucial para la formación de la Geografía como ciencia. Su vocación es facilitar el conocimiento geográfico a nivel universal en un mundo que se abría por exploradores desde el siglo XIX, impulsados por el colonialismo en expansión. Por ello, los estudios que atesora y sus inmensas colecciones documentales, cubren todos los continentes con una especial referencia a África, aunque muy presentes las dos Américas, Europa, Asia y Oceanía.

**¿Es coincidente la celebración del bicentenario de la SGP con el Bicentenario de la República?
¿Estará Panamá presente en dicho bicentenario que se celebrará en diciembre, en París?**

Panamá y la SGP están íntimamente unidas por la historia de la comunicación interoceánica. Estamos en su mapa desde la década de 1870, cuando los exploradores Wyse y Réclus vinieron a estudiar el istmo panameño y cuyos resultados ilustraron al Congreso Internacional de 1879. Desde entonces, ha honrado a nuestro país al nombrarme en el año 2000, miembro de honor junto con el egipcio Butros Butros-Gali (1922-2016), ex secretario general de las Naciones Unidas, en la ceremonia realizada en el anfiteatro de la SGP. Fue una forma de celebrar dos canales hermanos: el de Suez y el de Panamá.

La SGP tiene 43 miembros de honor, entre ellos, siete latinoamericanos (tres argentinos, dos brasileños, un mexicano y un panameño). En general, son geógrafos, profesores de universidades, rectores, diplomáticos, científicos, jefes de Estado que promueven el conocimiento geográfico, como los presidentes de Rumania y de Islandia, el príncipe Alberto de Mónaco y el príncipe heredero del Reino Unido, Carlos, príncipe de Gales, laureado con el Gran Premio de la Sociedad.

El 15 de diciembre asistiré al evento en el anfiteatro de la Sorbona en París, para honrar la gentil invitación que me envió el presidente de la SGP para participar en la conmemoración del bicentenario. La ceremonia será presidida por el presidente de Francia, Emmanuel Macron, acompañado de sus ministros, de los presidentes de otras sociedades de geografía del mundo, miembros de la SGP e invitados especiales. Allí estaré, en compañía de mi esposa Jacqueline, y participaré como miembro de honor de la Sociedad y también como representante, por supuesto oficioso, de los panameños y de nuestro Canal interoceánico.



LA CIUDAD DEL SIGLO XIX: BICENTENARIO DE INDEPENDENCIA, AGUA Y CANAL

El hecho fundacional de las ciudades americanas es un evento universal, y Panamá destaca como la primera ciudad en el Pacífico americano. Hablaremos de la ciudad del siglo XIX, del agua y el Canal, cuyo análisis complementa, entre otras dimensiones sociales, aquella relacionada con la efeméride del bicentenario de nuestra independencia. El contexto urbano será el eje de aproximación para reflexionar en esa dirección.

Una mirada vinculada con el agua será el hilo conductor que explicará la ciudad en un periodo temporal de algo más de 300 años, y un elemento persistente en la determinación de la solución técnica para la comunicación interoceánica.

Panamá, la nueva

La ciudad, en los primeros cuatro lustros del siglo XIX, no presentaba mayores cambios en dos siglos de historia colonial. Panamá (la nueva) estrena su nuevo emplazamiento, y hereda algunos de sus problemas, como lo fue el abastecimiento permanente de agua para sus vecinos. La ciudad arde en muchas ocasiones durante los primeros doscientos años. Hay registros de tres fuegos en el siglo XVIII y siete en el siglo XIX. Los estudiosos han tenido dificultad en describirla, dado que la información censal es deficiente y limita el análisis urbano. Los archivos documentales no son precisos por la heterogeneidad social, la variabilidad en la población en las diferentes temporalidades, entre otras razones.

En 1749, la mitad del suelo estaba desocupado, daba la impresión de estar vacía, a excepción de los edificios religiosos, de las casas de los burgueses y los cañones que en conjunto representaban el 32 % de lo construido. Para el año de 1737, el intramuros contaba con 378 casas de un total de 910. El arrabal tenía 532 casas, es decir, el 59 % del total. La nueva ciudad se encuentra dentro del recinto amurallado, complejo defensivo que la protegía del ataque de piratas y de las amenazas de los cimarrones. Otros autores describen que fuera de las murallas se extendía hacia el arrabal Santanero (que incluía a Santa Ana y Calidonia), el cual estaba habitado por negros y mulatos, y cuya población sobrepasaba en gran número. La ciudad de Panamá tenía para el año de 1851 una población estimada de 5,000, llegando a 10,000 para el año 1856. Alcanzó su pico de 19,000 en



el período del canal francés. La mayor parte de la población vivía afuera de las murallas, población no blanca, mayoritariamente. Esta población que habitaba el arrabal se dedicaba principalmente al comercio, confinado en los recintos de Salsipuedes y Playa Prieta.

¿Qué fuerzas cambiaron la ciudad?

El desarrollo de una sucesión de tecnologías de transporte transforma la ciudad del siglo XIX y principios del XX. Durante los 150 años subsiguientes, al momento de la independencia de España, la ciudad mantuvo su carácter de puerto y ciudad comercial. Para la segunda mitad del siglo XIX, la revolución industrial irrumpe con la construcción del ferrocarril interoceánico y la navegación de buques impulsados por máquinas a vapor. Ambas irrupciones tecnológicas atendieron la demanda de viajeros que generó la Fiebre del Oro. El impacto más profundo en el lado Atlántico ocurrió con la fundación de la ciudad de Colón. Su origen portuario y ferroviario es, probablemente, único en la región y tema aún por investigar a profundidad. En el lado Pacífico, el tren produce la demolición de las estructuras defensivas coloniales. Las murallas de tierra desaparecen y se incorpora "la explanada" a

la oferta urbana, bajo la administración de la empresa norteamericana dueña del ferrocarril, quien luego se encarga de su desarrollo. Son los tiempos de auge y caída del canal francés. Se inicia la urbanización acelerada de la hoy Avenida Central, en dirección hacia la hoy Plaza Cinco de Mayo, lugar del emplazamiento del edificio de la nueva estación del ferrocarril.

Aparecen los barrios de El Marañón, Calidonia y San Miguel. La expansión urbana crece sobre el eje del "camino de La Sabana". La imagen arquitectónica refleja la influencia francesa, principalmente por la aparición de mansardas como elementos arquitectónicos y otros elementos industriales que enriquecen la arquitectura.

El agua

En medio de estos profundos cambios, la ciudad de Panamá siguió viviendo problemas de saneamiento y abastecimiento de agua. La ciudad no tenía suficiente agua y era un lugar insano. El abastecimiento de agua se resuelve de manera permanente en el siglo XX con la construcción del Canal norteamericano.

La ciudad colonial (la del nuevo asentamiento) había sufrido de una sucesión de fuegos; se quemó tres veces en el siglo XVIII: en 1737, 1756 y 1781. En medio de los siniestros, faltó agua para sofocarlos, igual escaseaba, además, para beber y otros usos. El consumo de agua de la ciudad se abastecía mediante manantiales, uno de los más conocidos fue El Chorrillo y otros pozos de agua dulce, junto con otra fuente del río Hondo, que desembocaba en río Grande. El Chorrillo abastecería las demandas de agua a la ciudad de Panamá, hasta principios del siglo XX.

El agua era vendida en las calles de la ciudad. La actividad para 1855- descritas por viajeros- era la de aguateros con botijas de agua asistidos por carretas, mulas y caballos. Los precios se tasaban a un real por los pequeños barrilitos o *jars*. La escasez de agua en la ciudad de Panamá era conocida. Muchos suplían la demanda mediante pozos brocales excavados en las casas y conventos. Recientes investigaciones han revelado el descubrimiento de pozos de brocal y aljibes en el centro histórico, información que revela esta modalidad para resolver el problema. Otra forma desarrollada por locales fue la cosecha de agua de lluvia mediante aljibes construidos para esos propósitos.

El Canal de agua

El diseño de los franceses concibió un canal a nivel, propuesta avalada en el Congreso del Canal por la Sociedad Geográfica de París. El diseño francés evoluciona a uno hidráulico, represando el agua dulce del río Chagres, y posibilitando el manejo y administración del recurso mediante un sistema de esclusas.

La falta de agua y las condiciones insalubres de las ciudades terminales, abren la necesidad del saneamiento de ellas. El proyecto de comunicación interoceánica anunció las primeras infraestructuras de producción y distribución de agua para Panamá y la región. El agua aparece como un elemento clave de carácter urbano y que articula las soluciones de transporte y comunicación interoceánica.

La ciudad moderna y los primeros acueductos

Durante el siglo XIX, se impulsó varias iniciativas, todas fracasadas, para la construcción de un acueducto para la ciudad de Panamá. El asunto de un acueducto para Panamá, y posteriormente para Colón, estaría condicionado a las obras de comunicación transoceánica, principalmente por la acometida norteamericana del Canal. El Tratado Hay-Bunau Varilla (1903), que estableció la Zona del Canal e impuso límites de diez millas a cada ribera del Canal estableció bajo el artículo VII que



“todos los trabajos de saneamiento, de recogida y desagüe de inmundicias y de distribución de agua en las ciudades de Panamá y Colón serán ejecutados por cuenta de los Estados Unidos”.

Las ciudades serían abastecidas por un acueducto, cuya condición de construcción quedó consignada en el contrato para la construcción del Canal. La precaria ciudad colonial pasa a un estado de modernidad, con un servicio de abastecimiento domiciliario y de alcantarillado, impulsado por William Gorgas. El impacto que tendría la erradicación del mosquito que producía la fiebre amarilla y el saneamiento de las ciudades terminales y áreas contiguas, fue determinante para la conclusión del Canal por parte de los norteamericanos.

Precursor regional

Las instalaciones de la potabilizadora de Monte Esperanza, en Colón, se inauguran en el año de 1914 con una capacidad inicial de 30 millones de litros de agua por día (MLD). Hoy, produce 132 MLD que abastecen a la región metropolitana de Colón comprendida por Colón, ciudad Arco Iris, José Domingo Espinar (Gulick), José Dominador Bazán (Davis), Coco Solo, La Feria, las esclusas de Gatún y Fuerte Sherman.

El reservorio de Brazos Brooks antecede a la planta de Agua Clara o Gatún, y cuya cobertura de servicios es complementada y remplazada por el aumento de capacidad de producción de la planta de Monte Esperanza. La necesidad de cubrir las demandas de consumo de la ciudad de Colón, además de las nuevas zonas de Camp Bierd (hoy desaparecido), y de Silver City (Rainbow City, conocida como Arco Iris), además del asentamiento de Folks River, catalizó la decisión de George Goethals de construir una planta de mayor capacidad, desplazando la producción de Agua Clara por la nueva planta de Monte Esperanza.

La planta de Monte Esperanza, junto con su antecesora de Agua Clara o Gatún, fueron las primeras instalaciones de este tipo a nivel regional que utilizaron procesos de floculación-sedimentación-filtración, transformándose en hitos tecnológicos. Para el año 1911, la planta de Agua Clara operaba bajo estos procesos,

y que se le añade una actividad última de aireación para ayudar a la remoción de hierro y compuestos orgánicos volátiles, mejorando así el olor y sabor del agua.

El acueducto, la solución

El primer acueducto comenzó a prestar servicio el 4 de julio de 1905 en la ciudad de Panamá. El diseño es obra de los ingenieros John Wallace y Carlton Davis, de la Compañía del Canal Istmico. El diseño se describe como un reservorio de 120 pies de largo por 70 de ancho y 20 de profundidad, construido en la parte más alta del cerro Ancón. La toma de agua se ubica en el río Grande. El sistema funcionaría por gravedad mediante una tubería de 16 pulgadas, y el agua sería conducida a otro reservorio auxiliar con capacidad de un millón de galones. Desde allí y mediante otra tubería, sería distribuida a las calles y casas de la ciudad. Las obras del acueducto, según fuentes de la Estrella de Panamá, iniciaron el 22 de julio de 1904.

La modernidad llega a Panamá y termina una larga historia de falta de agua en ciudad de Panamá, circunstancia que no había podido ser modificada, en casi tres siglos de historia urbana.

Años después, en marzo de 1915, inició operaciones la planta potabilizadora de Miraflores para abastecer la ciudad. Desde entonces, ha suministrado agua a los hogares de El Chorrillo, San Felipe, Santa Ana, Marañón y Calidonia.

La historia de producción de agua en Panamá es relevante y debe mirarse desde una aproximación regional y no reducida a una visión local. Las plantas potabilizadoras y los acueductos de Panamá y Colón fueron pioneras en toda la región.

Bicentenario, agua y Canal

La importancia de la efeméride coloca el tema del agua y el desarrollo de la comunicación interoceánica en primer plano. Fue en el contexto del bicentenario de la independencia en el que se define la ruta de Panamá para la construcción de un canal. La comunicación interoceánica identifica al agua como elemento que articula todas las propuestas tecnológicas.

La gestión del agua y la respuesta al abastecimiento de la ciudad de Panamá, ignoradas por siglos, se resolvieron por la construcción del Canal. Hoy, el tema de abastecimiento de agua para más de la mitad de la población del país es una responsabilidad del Canal de Panamá, además de los retos por el manejo del Canal centenario y el ampliado, estableciendo en proyección del siglo XXI el impulso para asegurar la disponibilidad de agua para los usos que han sido determinados por la sociedad panameña y su importancia en el desarrollo nacional.

Los ingenieros franceses eran egresados del Instituto Politécnico de Francia, exhibían los más altos conocimientos en las ciencias de la ingeniería. La foto muestra el puente en el sector de

Paraíso. Colección Müller. 1882.
Biblioteca Presidente Roberto F. Chiari.



MAPAS Y PLANOS PARA UNA ARQUEOLOGÍA DEL PAISAJE

Seguimos tras la pista de la efeméride del Bicentenario de Independencia para una mirada a los planos y mapas del territorio panameño generados en el siglo XIX, que ofrecen una oportunidad interesantísima de interpretar las dimensiones de la construcción cultural del paisaje y del territorio. Exploramos las visiones en torno al paisaje cultural, la cartografía y la antropología, de la voz de Carlos Fitzgerald, especialista interesado en estos temas, de lo que en algún momento, llamamos interoceanidad.

¿Qué entendemos por interoceanidad referido al paisaje y al Canal?

Hace 25 años hablamos de interoceanidad en la propuesta conceptual de la exhibición inaugural del Museo del Canal Interoceánico que se desarrolló en tres ejes temáticos: “La ruta, el agua y la gente” (O. Acosta, C. Fitzgerald y H. Vélez, 1996). El concepto fue luego desarrollado por Ana Elena Porras en Cultura de la interoceanidad (2009). Nuestra propuesta abordó la narrativa sobre ese paisaje que evolucionó por siglos y notamos como se superponen innovaciones tecnológicas, al tiempo que entrecruzan intereses geopolíticos que dejan profundos cambios en la huella demográfica derivados de migraciones internas y externas. Territorio, gentes y la ruta construyen el paisaje cultural del espacio de tránsito, donde la cartografía es clave para su interpretación.

¿Qué papel tienen los mapas y planos para interpretar el paisaje cultural?

Los paisajes culturales son una categoría de conceptualización patrimonial-cultural particularmente interesante para la región interoceánica panameña, que se configura como un ejemplo clásico del paisaje cultural complejo, donde es posible leer capas de intervención por parte de una diversidad de grupos humanos, con diferentes tecnologías, concatenados unos con procesos históricos y etnográficos locales y otros con los sistemas-mundo de Immanuel Wallerstein. Para entender el paisaje cultural, debemos considerar el contexto. Desde esa perspectiva, nos podemos aproximar al



La visión cartográfica de John Lloyd Stephens determinó mucho del futuro del camino entre dos mares.

acervo cartográfico istmeño de forma creativa, desmarcada de la geografía propiamente dicha, y reconociendo en los mapas y planos cualidades antropológicas insospechadas. El análisis comparativo detallado de la cartografía es de utilidad para una arqueología del paisaje cultural, donde los patrones de asentamiento y el uso de recursos se ven reflejados: En los mapas y planos de la región interoceánica no solo se expresa la realidad del paisaje, sino también los deseos y las ilusiones de los que, por un lado, ejercían el control sobre el territorio y sus gentes y, por otro, de los que soñaban con transformarlo.

¿Cuáles son los principales mapas y planos que se producen en el siglo XIX?

Toda la cartografía producida en el siglo XIX viene de la mano de aquellos que tienen interés en la construcción de una comunicación interoceánica. En la ciudad de Panamá, se produce en el año de 1815 el último mapa del Virreinato de la Nueva Granada firmado por Vicente Talledo y Rivera (llegó como refugiado de guerra al último bastión realista poco antes de la independencia, de modo que su mapa refleja el legado de España). El segundo mapa importante y primero post independencia se genera en 1829, comisionado por Simón Bolívar luego del Congreso Anfitriónico de Panamá a John Lloyd y Maurice Falmarc, para determinar la mejor ruta para un canal.



Fragmento del mapa corográfico del Nuevo Reino de Granada (actuales Colombia, Ecuador y Panamá) creado por Vicente Talledo y Rivera.

Se escoge la bahía de Limón como terminal atlántica con una ruta mixta de agua con el río Chagres y otro tramo terrestre con un tren y dos posibles rutas hacia la ciudad de Panamá y otro más próximo a La Chorrera. El mapa de Lloyd es precursor del ferrocarril interoceánico.

Para el alineamiento definitivo del camino de hierro, concluido en 1855, aparece el archiconocido plano de Harrison de 1857 (cartografiado por el ingeniero George M. Tottem, que recoge el alineamiento “as built” entre las terminales de Panamá y Colón). Tottem trabajó sobre la cartografía de Napoleón Garella (1845) y George W. Hughes (1849) como bien señala Hernán Araúz en su publicación *Los mapas antiguos de Panamá y Darién* (2016). Cabe destacar que, simultáneamente a las exploraciones norteamericanas, Agustín Codazzi realiza en Panamá los detallados estudios de la Expedición Corográfica ordenada por el General Tomas Cipriano de Mosquera, cuyo propósito era tener un instrumento que permitiese administrar los vastos territorios de Colombia y destacar el Departamento del Istmo como objeto de estudio.

El período entre la finalización del ferrocarril y el inicio de la construcción del Canal se producen no menos de 10 mapas importantes para definir la mejor ruta. Son claves los aportes de las expediciones de Wyse y Reclus, exploradores franceses que cumplen la tarea de describir la ruta por el Darién (1877), como mandato del Congreso del Canal bajo la convocatoria de la Sociedad de Geografía de París, determinándose así el paisaje canalero actual.

¿Qué importancia tiene la producción de todo este material cartográfico? Estos mapas fueron dibujados por manos, por pies que

caminaron y ojos que miraron el territorio con la ilusión de comunicar los mares. A partir de la fiebre del oro y la construcción del ferrocarril entre 1850 y 1855, las transformaciones del paisaje interoceánico se ven reflejadas en los mapas. La cartografía histórica expresa las expectativas de sus hacedores, desde el control político hasta la explotación de recursos económicos. Es el caso de Panamá, donde el recurso estratégico fundamental es la posición geográfica y la información para facilitar, o no, la comunicación entre dos mares. Los planos de la ruta del ferrocarril, primero y del Canal después, establecen lo que se convertiría en la Zona del Canal al consolidarse el proyecto imperial estadounidense.

¿Son estos mapas importantes para entender la evolución del territorio?

El análisis cartográfico de los planos de la región interoceánica producidos en las décadas de 1840, 1850, 1870 y 1890 permite reconocer algunos patrones que se repiten y contrastar las diferentes perspectivas en una serie de tiempo que es un lujo para el investigador, ya que se pueden identificar cambios, continuidades, innovaciones y omisiones que dan luces, no solo sobre los intereses políticos y económicos, sino sobre la construcción de un paisaje que, al mismo tiempo, es centro y periferia conocida, pero también con vacíos. Dependiendo de la nacionalidad del cartógrafo y de los intereses geopolíticos que representa, cada mapa enfatiza cosas distintas, a pesar que se trata del mismo paisaje: las variantes de la ruta, los lugares poblados, las áreas de producción asociadas y sobre todo, los nombres que nos hablan de las poblaciones locales, las poblaciones migrantes que van dejando su huella y los usos simbólicos de la nomenclatura oficial para denotar poderío

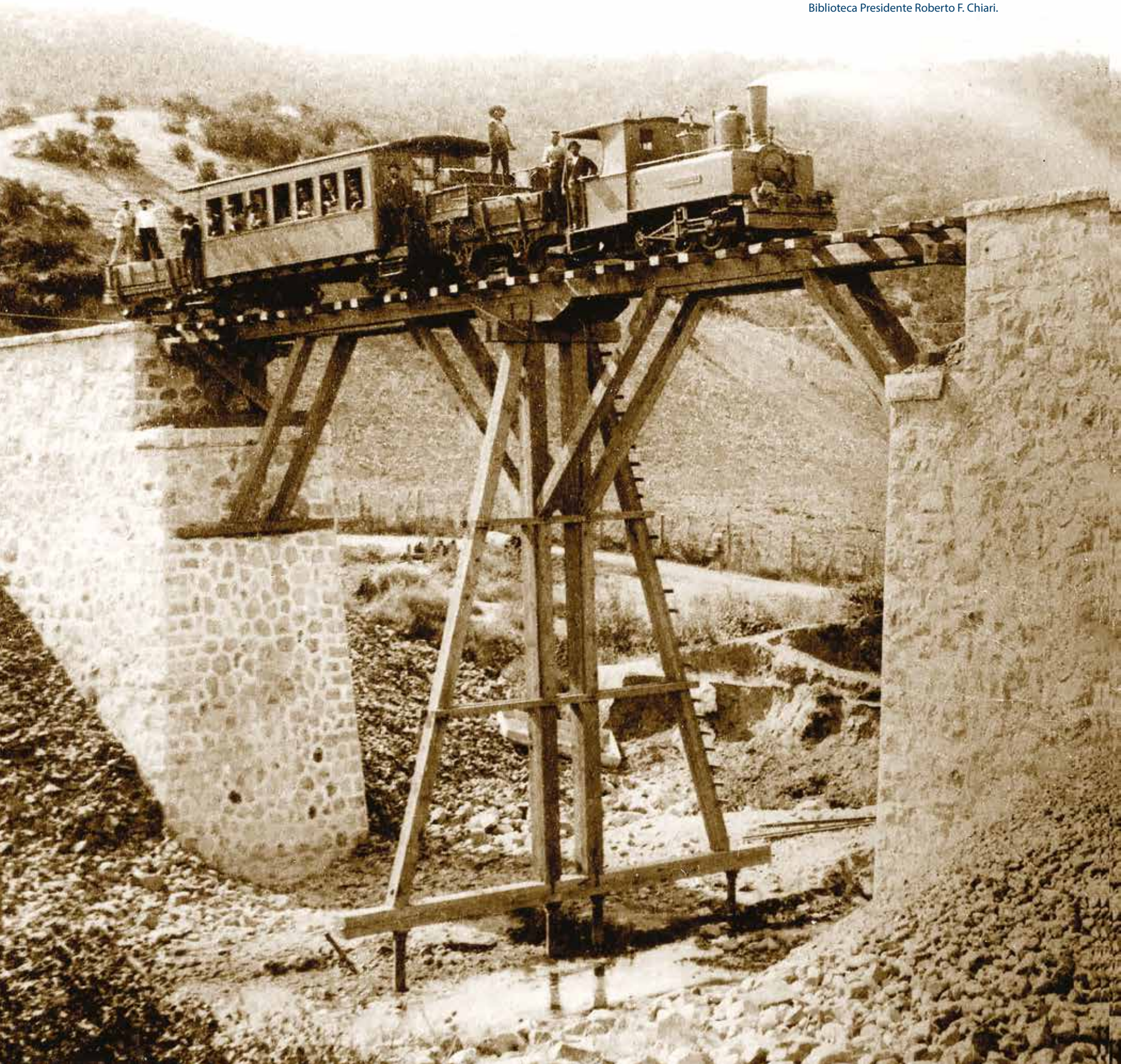
y control. El análisis de mapas en la segunda mitad del siglo XIX es una valiosa fuente de información para comprender la progresiva conformación del paisaje interoceánico. Los mapas urbanos de Panamá y Colón en tiempos del ferrocarril y del Canal Francés, donde vemos plasmada la especulación de la tierra y la creación de esquemas novedosos de convivencia colonial y neo-colonial, son fuentes inestimables para todo tipo de investigaciones y claves para hablar sobre los fenómenos de poblamiento, economía y política del enclave canalero, que eventualmente excluyó del paisaje asentamientos centenarios y borró, como señala la historiadora panameña Marixa Lasso, una parte de la historia.

¿Podemos entonces hablar de una herencia cartográfica?

La arqueología de las series cartográficas de la región de tránsito nos habla de instrumentos que organizaron y marcaron las formas del cómo nuestros ancestros habitaron esa interoceanía, a la que hoy le asignamos el nombre de transitismo. Son espacios y nombres del presente, tanto cuando accedemos, como cuando usamos los espacios para movernos, trabajar/producir o para el ocio. Todos ellos son parte de esa herencia cartográfica histórica, heredada y asumida. Además, las formas como nos imaginamos a nosotros mismos en el paisaje, como dueños o huéspedes, si nos sentimos ajenos o rechazados, tienen matices en la cartografía y deberían ser sujeto de estudios antropológicos más profundos para dilucidar nuestras formas tan panameñas de pertenecer y ser, que no necesariamente son transitistas o subordinadas, sino creativas y resilientes.

Tren de transporte de trabajadores cruzando el puente sobre San Antonio. Poco ha sido expuesto sobre la máquina a vapor y la irrupción de la Revolución Industrial a Panamá. La acometida francesa utilizó el ferrocarril para las tareas de transporte de material de excavaciones y personal. La máquina a vapor y el ferrocarril en 1850 son hitos tecnológicos aún por explorar en la historia de la comunicación interoceánica.

Colección Müller. 1882.
Biblioteca Presidente Roberto F. Chiari.



BICENTENARIO Y COMUNICACIÓN INTEROCEÁNICA

¿Por qué es importante el Bicentenario de la Independencia y qué relación tiene con la construcción del Canal? ¿Cómo es clave el proyecto de construcción de la ruta para entender procesos sociales actuales? ¿Ha contribuido el Canal a conocimientos universales y globales? Para responder a estas preguntas, **El Faro** expuso durante todo el año 2021, el alcance local y global de la dimensión social, económica, política, cultural y científica en esos contextos.

Hemos visto que la definición histórica de la comunicación interoceánica está indeleblemente ligada al siglo XIX. Por ello, se hizo una reflexión amplia de los proyectos que la propiciaron y sobre cómo impulsó y aportó al desarrollo de distintos aspectos del conocimiento universal. Se incluyó también, cómo Panamá y el Canal son claves para entender el alcance y la profundidad de los grandes cambios tecnológicos que iniciaron en el siglo XIX.

Este noviembre de 2021, se cumplen 200 años de habernos independizado de la Corona Española y de declararnos una república libre. La visión de Simón Bolívar y la adhesión a Colombia incluyó, dentro del alcance de su visión, que Panamá sería el sitio donde ocurriría la comunicación entre los mares. Panamá seguiría su destino como la ruta para comunicar los mares en un contexto global, donde las comunicaciones se posicionan junto al interés geopolítico de un expansionismo colonial mediante una propuesta tecnológica, por parte de las entonces potencias mundiales. Francia, Inglaterra y Estados Unidos figuran como los actores más importantes en este contexto.

La condición previa de Panamá con las Ferias de Portobelo, la decadencia de los caminos empedrados y la emergente multimodalidad del Camino de Cruces son el escenario en el cual se inserta la independencia.

Aquella Panamá es una sociedad estratificada y de castas: una minoritaria de criollos y peninsulares, educados en el poder y una gran mayoría de esclavos, negros, mestizos e indígenas sometidos al poder realista.

La gran demanda por el uso del ferrocarril de Panamá lo convirtió por un tiempo en uno de los más rentables del mundo. Fuente: gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

La imprenta llega a Panamá generando la difusión del pensamiento dominante y elitista. Aparece la novedosa propuesta política del federalismo y Panamá se reconoce como una nación hanseática, modelada bajo el esquema económico y funcional que el istmo venía ejerciendo en el contexto global, regional y local.

Las tensiones políticas con Bogotá son parte del escenario social local, el cual decanta posteriormente en la Guerra de los Mil Días, conflagración civil con funestos resultados, para Nueva Granada y para Panamá.

En este momento, se reitera Panamá como el lugar de la ruta de comunicación interoceánica,



y aparecen las primeras descripciones sobre su geografía mediante el aporte de exploradores ingleses, a los que suceden franceses, italianos y de otras nacionalidades. La geografía se posiciona en el mundo como ciencia en el pensamiento inmediato y posterior a la Ilustración, y provoca la organización de las primeras sociedades de geografías del mundo, donde destacan las de París, Inglaterra, Alemania y México.

El proyecto de un canal de agua es impulsado por la Sociedad de Geografía de París con una perspectiva de desarrollo de la geografía y el conocimiento de nuestro territorio; este es uno de los mayores aportes y contribuciones de esta asociación. No es casual que la Sociedad de Geografía de París cumpla también, 200 años este año.

La primera mitad del siglo XIX marca un cambio tecnológico sin precedentes con la invención de la máquina a vapor, donde Panamá se estrena con el primer ferrocarril interoceánico e irrumpe como novedad tecnológica de punta. El tren impulsa procesos globales de ocupación del territorio norteamericano, con el descubrimiento de las minas de oro en California y el subsecuente florecimiento de rutas de comunicación mediante la navegación de flotas de buques y navíos por los mares americanos.



Celebración de 28 de noviembre en 1881 en lo que hoy se conoce como Santa Ana. Fuente: gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

En la dimensión territorial local, el ferrocarril y la máquina a vapor modelan la expansión de la ciudad poscolonial de Panamá, el surgimiento de Colón, el decaimiento de los pueblos alineados en el antiguo camino de comunicación interoceánica.

En lo social, Panamá se transforma en un hervidero cosmopolita de origen migratorio, que determina las actuales relaciones sociales, políticas, culturales y territoriales necesarias de entender su génesis, interpretar el presente, e inferir su futuro. Nace el Panamá multicultural y políglota. La sociedad se enfrenta al conflicto de la modernidad y el modernismo.

La acometida francesa para la construcción de una Canal viene de la mano con una batería de máquinas excavadoras movidas con carbón y vapor como expresión de ese momento de la industrialización. El tiempo continúa aportando innovaciones, entre las cuales están las primeras adaptaciones arquitectónicas de los franceses para el trópico, que también aportan la construcción de los primeros hospitales en el istmo.

La desilusión del proyecto francés incide, junto al momento político de la Guerra de Los Mil Días, en la separación de Colombia. Es el inicio del proyecto norteamericano y la creación de la Zona del Canal. El aporte universal en

temas de salud pública con el descubrimiento de la transmisión de la fiebre amarilla por el mosquito *Aedes aegypti*, es el colofón de ese período. No son menos meritorios los avances para el abastecimiento de agua, la construcción de acueductos y el saneamiento de las principales ciudades de Panamá y Colón en el eje de comunicación interoceánica; estos fueron innovaciones que sirvieron de modelo a escala regional.

El Canal norteamericano estrena una tecnología hidráulica con novedosas invenciones electromecánicas, al igual que incorpora la energía eléctrica como última innovación de tecnología presentada en la Exposición Mundial Colombina a finales del siglo XIX. Es necesario destacar los aportes en tecnologías de concreto y los primeros modelos de computadores análogos para el control de las cámaras de esclusas y el paso de buques. El Canal norteamericano impone poderosas determinantes territoriales, dejando a la sociedad panameña excluida y al margen del antecedente territorial y de comunicación interoceánica que llevaba más de 400 años y que tuvo lugar en esta parte de nuestro territorio. Este condicionante aún gravita para reconocer importantes procesos culturales y de identidad nacional que permitan entender nuestro antecedente histórico en la comunicación entre los mares.

La operación del Canal de Panamá ha sido clave para el desarrollo del escenario marítimo internacional durante todo el siglo XX, aportando condiciones para la consolidación de los grandes conglomerados productivos y comerciales planetarios. Sin el Canal de Panamá operando, las condiciones y las relaciones de poder mundial no habrían podido ser conformadas como las reconocemos hoy.

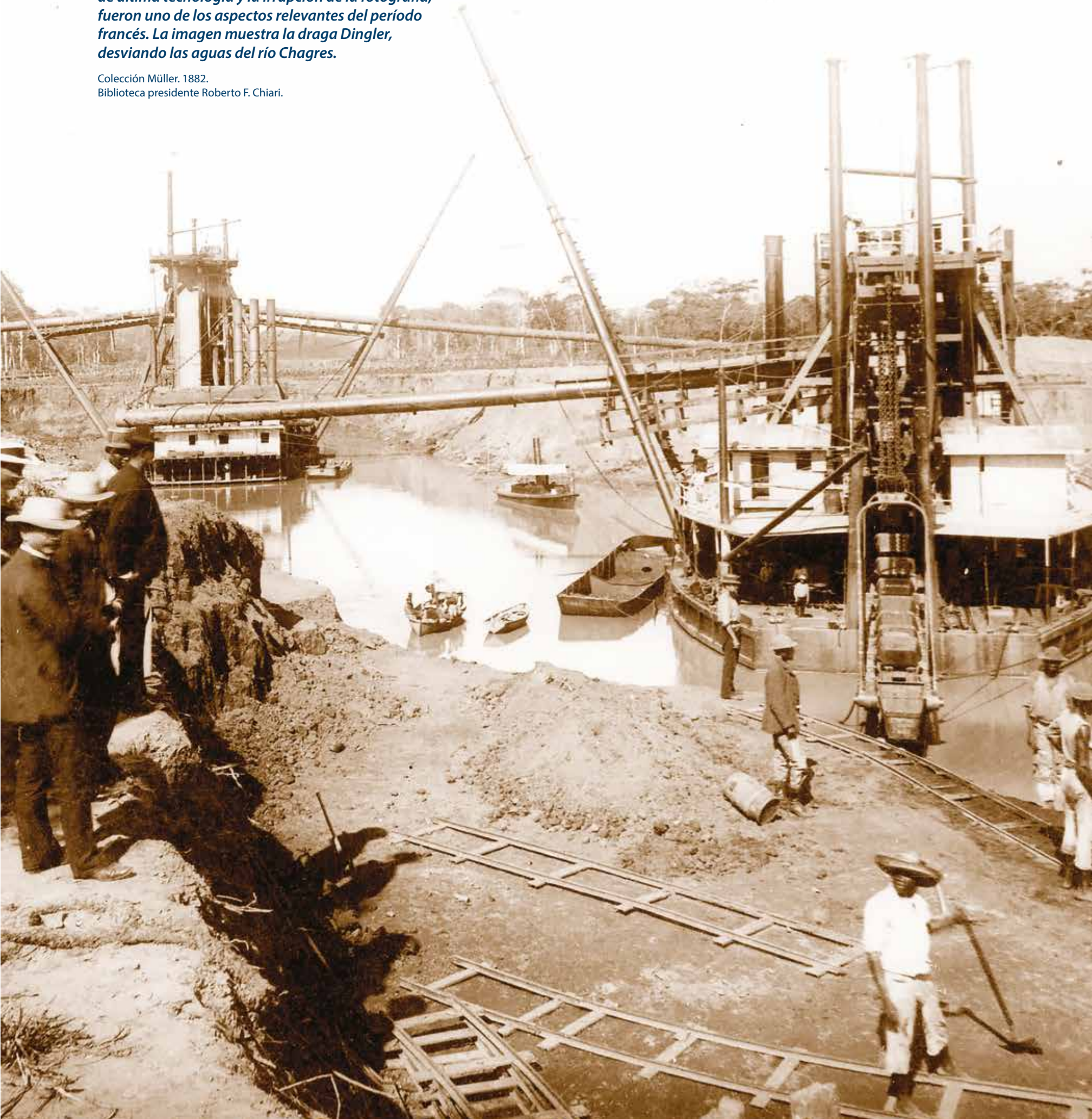
Con la operación en manos panameñas, los ingresos han representado importantes aportes económicos para el desarrollo económico y social de Panamá. La recuperación del control de la vía acuática, la desaparición de la Zona del Canal y el aprovechamiento de la posición geográfica de Panamá, son claves para comprender nuestro desarrollo humano y social, los cuales además, tienen aún muchas aristas que corregir y mejorar en el beneficio de la colectividad social de los panameños. Las nuevas generaciones tienen retos relacionados con la capacidad del Canal para responder, por ejemplo, a la creciente demanda de agua para beber y para la navegación de buques.

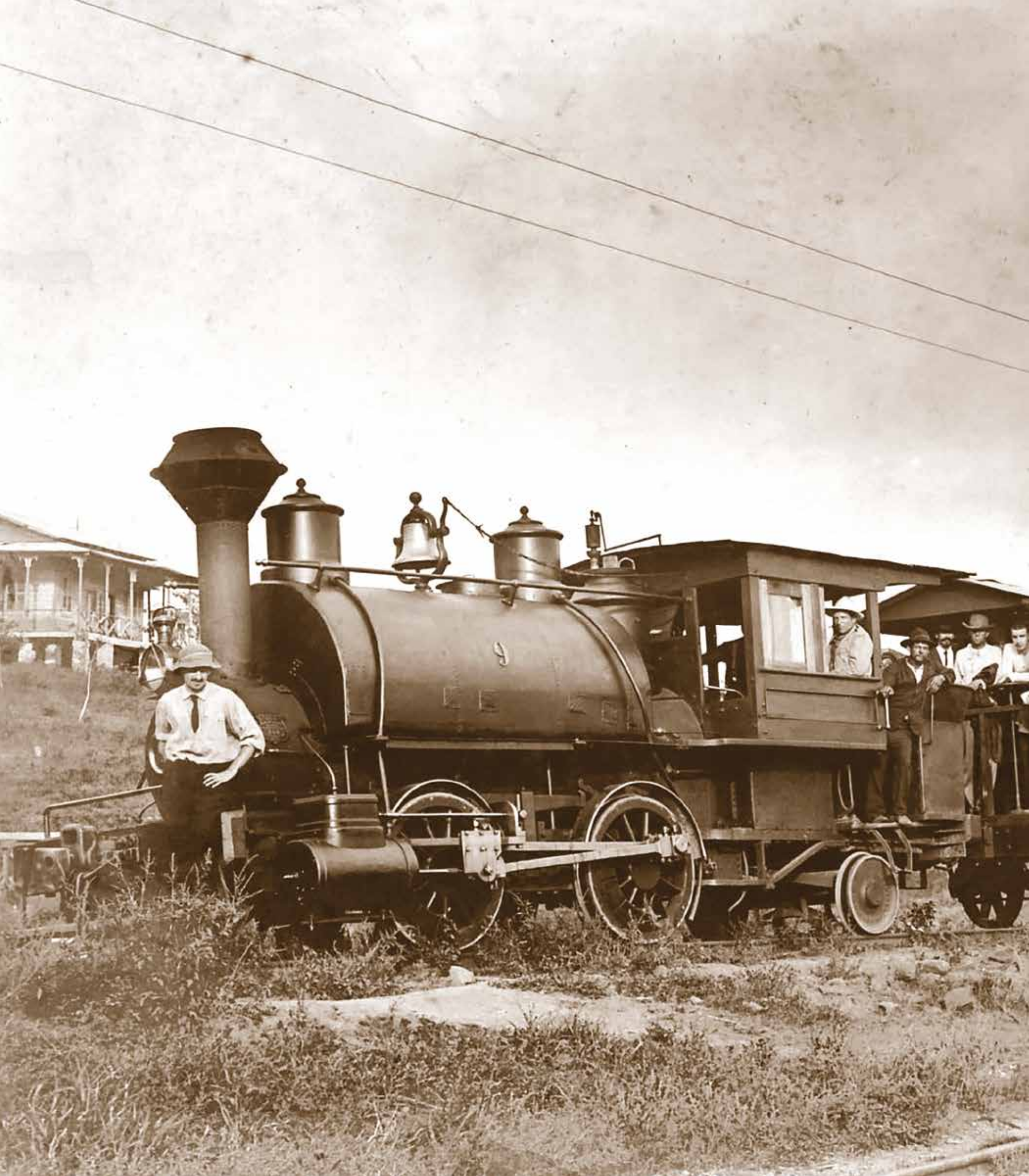
El modelo del Canal ampliado en el siglo XXI ha tenido enormes repercusiones en modelar el escenario marítimo internacional contemporáneo. Es importante mencionar el impacto de la ruta del Canal en la reducción de gases de efecto invernadero, colocando los servicios de la Ruta Verde, como una herramienta estratégica que alivia el gran problema ambiental de escala global.

Reconocer la historia que discurre a lo largo de la temporalidad del Bicentenario de la República y la construcción de la comunicación interoceánica en toda su dimensión y alcance, es importante para entender e interpretar nuestros procesos de identidad cultural, nuestra condición ambiental social y política. Entender el Canal y su historia es comprender los aportes universales en la dimensión de la ciencia, tecnología, y diplomacia, entre otros. Los servicios ambientales que la ruta del Canal ofrece en lo global son claves para el futuro del equilibrio mundial. Debemos sentirnos orgullosos de poder entender los antecedentes históricos y sociales para interpretar nuestro presente y como colectivo social activo, tomar las mejores decisiones para el futuro: este es el mejor legado que puede dejarnos la celebración del Bicentenario y el proceso de construcción y operación de una de las comunicaciones más importantes en la historia moderna.

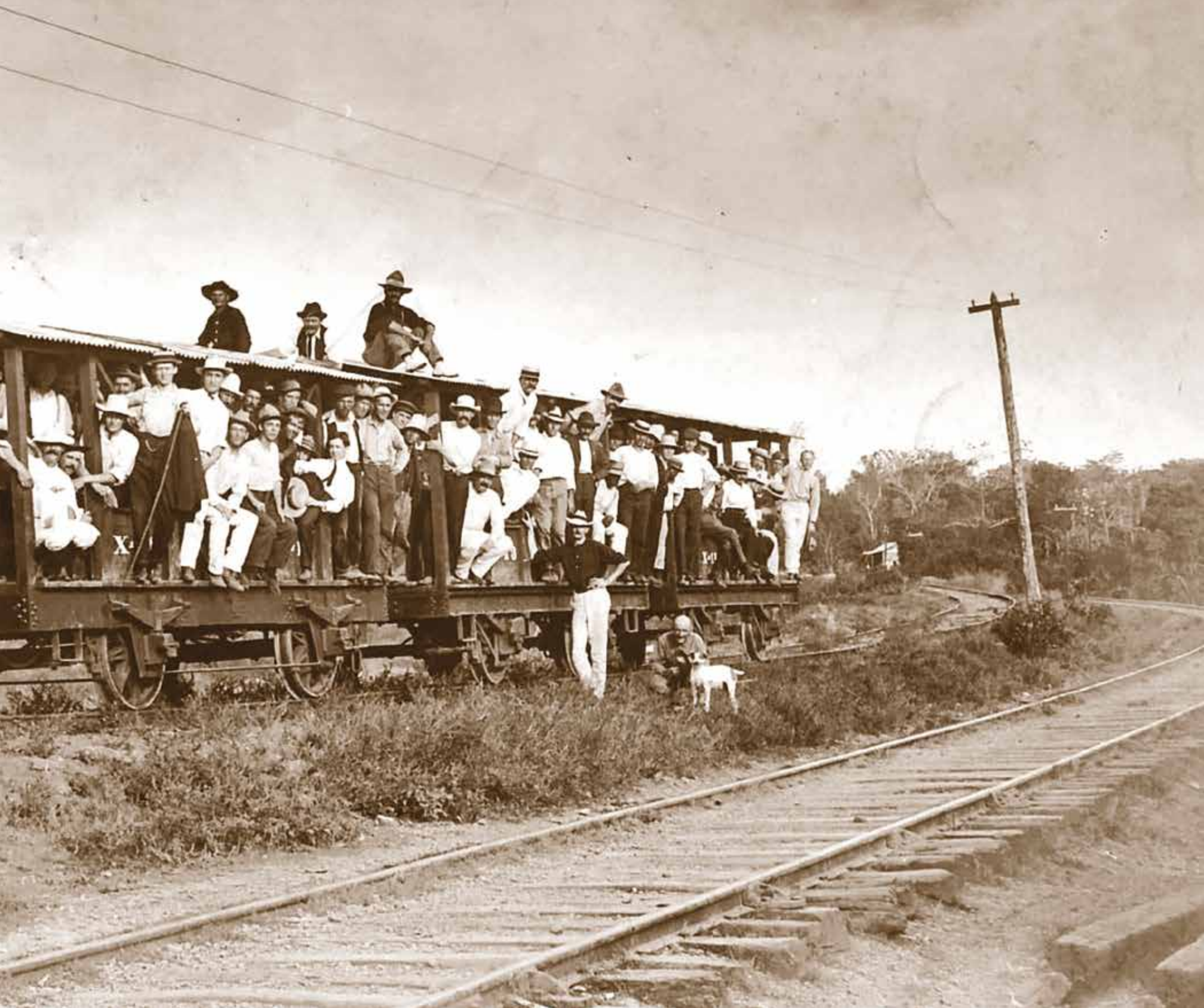
Las tecnologías de vapor y el uso de maquinarias de última tecnología y la irrupción de la fotografía, fueron uno de los aspectos relevantes del período francés. La imagen muestra la draga Dingler, desviando las aguas del río Chagres.

Colección Müller. 1882.
Biblioteca presidente Roberto F. Chiari.





**La Revolución Industrial
y la máquina a vapor
irrumpen para las obras
de construcción de Canal.**
Colección Hummer.





CANAL DE PANAMÁ