

2. Martí, José, *Obras completas*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1975. IV, 167: “A Manuel Mercado. Campamento de Dos Ríos, 18 de mayo de 1895.”
3. Martí, José, *Obras completas*, Editorial de Ciencias Sociales. La Habana, 1975. XI, 139, “El cisma de los católicos en Nueva York”. *El Partido Liberal*, México. *La Nación*, Buenos Aires, 14 de abril de 1887.
4. Martí, José, *Obras completas*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1975. VI, 362, “Extranjero”. *El Federalista*. México, diciembre 7 de 1876
5. Martí, José, *Obras completas*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1975. I, 177 – 178, “Al general Máximo Gómez” [Nueva York, 20 de octubre de 1884].
6. Martí, José, *Obras completas*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1975. III, 138 – 139, “El tercer año del Partido Revolucionario Cubano. El alma de la revolución y el deber de Cuba en América”. [*Patria*, 17 de abril de 1894]
7. Martí, José, *Obras completas*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1975. IV, 101: “Manifiesto de Montecristi”
8. Así, por ejemplo: Guerra, Francois-Xavier, 2003a: “Introducción”; “El ocaso de la monarquía hispánica: revolución y desintegración” y “Las mutaciones de la identidad en la América hispánica”, en Guerra, Francois-Xavier y Antonio Annino, (Coordinadores), 2003, *Inventando la Nación. Iberoamérica. Siglo XIX*. Fondo de Cultura Económica, México. Guerra, Francois-Xavier, 1993: *Modernidad e independencias. Ensayos sobre las revoluciones hispánicas*, Editorial MAPFRE, Fondo de Cultura Económica, México, y 1988: *México: del Antiguo Régimen a la Revolución. Fondo de Cultura Económica*, México (2a. ed.), 2 t.
9. *Cuaderno de Apuntes 5*, [1881] en Martí, José, 1975: *Obras completas*. Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, tomo 21, p. 164.
10. 1975, XI, 144, “El cisma de los católicos en Nueva York”. *El Partido Liberal*, México. *La Nación*, Buenos Aires, 14 de abril de 1887.

NACIONAL

CONSIDERACIONES HISTORICAS, PATRIMONIALES Y TURISTICAS SOBRE EL CASCO ANTIGUO DE LA CIUDAD DE PANAMA

Patricia Pizzurno*

El ideal de la ciudad ordenada

La caída de la ciudad de Panamá en poder de Henry Morgan y sus hombres, a inicios de 1671, fue uno de los episodios más traumáticos que impactaron al imperio español durante la segunda mitad del siglo XVII. Aunque los asaltos de los corsarios y piratas no eran nuevos en los reinos de ultramar, se habían concentrado principalmente en las posesiones del Caribe. Hasta que Morgan atravesó el Istmo de Panamá y se enseñoreó de su capital, el Mar del Sur, el Mare Nostrum español, era un mar casi impenetrable para los enemigos de la Corona, un enclave protegido cuya bisagra de acceso era controlada desde la desembocadura del río Chagres. Los consejeros reales conocían muy bien esta realidad desde un siglo antes por lo menos, cuando le recomen-

*Profesora de Historia de la Facultad de Humanidades de la Universidad de Panamá.

daron a Felipe II abstenerse de construir un canal por Tierra Firme utilizando las aguas del río Chagres, porque esta obra sería una invitación para que los enemigos de la Corona accedieran al Pacífico y así a las riquezas argentíferas del Perú.

El reforzamiento de las defensas de Portobelo y de la boca del Chagres por los hábiles ingenieros militares del imperio consolidó la idea de que ingleses, franceses y holandeses nunca lograrían traspasar el umbral del Istmo para internarse en el Mar del Sur. Pero este entramado defensivo que tantos desvelos y erogaciones le ocasionó a la corona, colapsó cuando Morgan demostró que la idea de la inexpugnabilidad de la ciudad de Panamá era apenas un espejismo. Violentando el fuerte de San Lorenzo del Chagres y desarticulando la estrategia defensiva, se internó en el Camino de Cruces desde donde logró alcanzar la capital, no sin antes sortear cruentos enfrentamientos con las fuerzas españolas y padecer hambre por la táctica de tierra asolada para dificultarle el avance.

Durante un mes saqueó la población y asoló a sus habitantes, tiempo al cabo del cual emprendió el camino de regreso llevando consigo rehenes y riquezas. El imperio más grande y poderoso del siglo XVII reveló la debilidad de su sistema defensivo en el Istmo y su nula capacidad de reacción frente a una horda de piratas desenfrenados que destruyeron la segunda ciudad más importante del Pacífico americano. Porque tenemos que tener en cuenta que Panamá no era una plaza más del imperio, era el centro administrativo de las ferias donde se organizaba el evento comercial más grande del Nuevo Mundo, era también la depositaria de los metales preciosos, el puente entre España y el Virreinato del Perú, la ciudad nodal por excelencia, forjada al calor de los flujos comerciales y articuladora de transportes.¹

El ataque de Morgan volvió a poner sobre el tapete el traslado del emplazamiento de la ciudad a un asiento más próximo al atracadero de la isla de Perico, con una bahía natural mejor defendida y en una tierra más sana. La elección recayó en una pequeña península rocosa, en el sitio del Ancón, espacio que ya había sido recomendado a la corona en el pasado cuando se habló con insistencia de mudar la ciudad.

Durante el siglo y medio largo transcurrido entre las fundaciones de la primera y de la segunda ciudad, los requeri-

mientos urbanísticos y defensivos evolucionaron al calor de la experiencia adquirida por la corona en la búsqueda del ideal de la “ciudad ordenada”, así como de las nuevas corrientes de la ingeniería militar. Desde 1519 cuando Pedrarias levantó la primitiva ciudad de Panamá, siguiendo las instrucciones reales otorgadas el 2 de agosto de 1513 en Valladolid, hasta 1673 cuando se fundó el segundo asiento, España había erigido en el Nuevo Mundo más de trescientas ciudades en los lugares más remotos, siguiendo preferentemente un modelo urbanístico geométrico que caracteriza hasta el día de hoy a la mayoría de las ciudades hispanoamericanas.

La obsesión por el orden del que carecían muchas de las ciudades españolas, llevó al emperador Carlos, en 1523, a emitir una ordenanza que contenía la primera normativa real en el campo urbanístico. Esta mandaba que la planta de las ciudades se trazara a cordel y regla, comenzando desde la Plaza Mayor y dejando espacio suficiente para el crecimiento futuro de las mismas.² Medio siglo más tarde, cuando gran parte de las ciudades del imperio estaban construidas, las Ordenanzas de Poblamiento de Felipe II, recogieron esta fórmula que había demostrado ser exitosa. En definitiva, este cuerpo recopilaba y organizaba la experiencia urbanística de más de ocho décadas en el Nuevo Mundo.

Si algo debemos tener claro en el proceso de conquista y colonización, es el afán constructor de España en América. Desde el Fuerte de la Navidad levantado por Colón en La Española en diciembre de 1492 con los restos de la nave capitana, el primer impulso de los castellanos fue erigir ciudades como paso previo a la labor de evangelización y a la adquisición de riquezas. A diferencia de otros imperios coloniales, España fundó verdaderas ciudades, asientos de población permanente y no factorías comerciales o rancherías que desaparecían con el cese del flujo de riquezas. Las ciudades se fundaban para permanecer como prueba evidente de la presencia del Estado español en el Nuevo Mundo y sirvieron también para imprimirle un sello de modernidad al imperio.

La siembra de ciudades desde Tierra del Fuego en el extremo meridional del continente hasta California en Norteamérica fue una empresa gigantesca gracias a la cual se consolidó la labor conquistadora y se impuso el sueño renacen-

tista de orden racional en el diseño urbano a lo largo de más de 10.000 kilómetros del imperio. España fundó ciudades siguiendo el modelo de trazado reticular como el emblema distintivo del nuevo orden imperante, mediante un proceso rápido y efectivo de asentamiento que no requirió la distracción de grandes recursos económicos, ni humanos.³ El proceso de urbanización fue meteórico, al punto que para 1580 existían 230 ciudades permanentes en América y cincuenta años más tarde, ya eran 330. La política, el comercio, la piedad y la defensa— aunque no necesariamente siempre en este orden— fueron los motores de este proceso fundacional.

En 1673, la ciudad de Panamá fue trazada a cordel y regla, es decir en línea recta, como una retícula ortogonal con calles que se cruzaban formando ángulos rectos. Siguiendo el modelo clásico de ciudad india, la manzana central quedó libre de edificación, reservada para Plaza Mayor. La ciudad se organizó en torno a este solar que era el centro del conglomerado urbano, determinando una estructuración desde este punto hacia la periferia que caminó de la mano con la diferenciación social y étnica de sus habitantes. El centro era blanco y español, en tanto que en la periferia se extendía el arrabal de las castas.⁴ Pero, contraviniendo las ordenanzas reales que establecían la fórmula del trazado abierto para permitir la futura expansión del sitio, la península de no más de 16 hectáreas quedó encorsetada dentro de unas abigarradas murallas que estrangulaban la estrecha garganta que la unía a tierra firme. Fuera de ellas se extendía el arrabal de las castas bajo la admonición de Santa Ana, organizado también en torno a su Plaza Mayor lo que nos hace pensar en dos realidades urbanas.

La nueva fundación fue una ciudad-fortaleza que dejaba atrás el trazado abierto de su predecesora, pero fue también una ciudad-puerto y mercado que recibía su impulso vital y su razón de ser de los flujos comerciales que le llegaban por ambos mares. Dentro del recinto amurallado se trazaron tres calles en sentido este-oeste y siete en sentido norte-sur, además de otras más cortas que definían en total 38 manzanas. Con el tiempo también surgieron callejones como el de las Lamelas, San Ramón y San Miguel del Chicheme, entre otros. Nueve manzanas se reservaron para uso religioso e institu-

cional y veintinueve para residencias, comercios y depósitos, al tiempo que se repartieron 300 solares de 350m² cada uno.⁵ Un año después de su fundación, figuraban en pie 113 casas de madera y tejas en el intramuros.⁶

Fueron el gobernador Antonio Fernández de Córdoba y el ingeniero militar Bernardo de Ceballos los autores de los primeros planos de la nueva ciudad, a quienes se les unieron Fernando de Saavedra, Juan Betin, Pedro Venegas y Osorio que junto con otros ingenieros completaron las defensas. Con el recuerdo aún fresco en la memoria del miserable destino corrido por la vieja ciudad dos años atrás, las defensas pasaron a ser un elemento esencial del entramado urbano. La novedad era que las murallas se extendían no sólo por el lado del mar sino también por el de tierra, separando la ciudad-centro del arrabal. No resulta extraño que así fuera, si tenemos en cuenta que el ataque de Morgan se realizó por el lado de tierra, pero reitero que lo que sí llama la atención es que las defensas fragmentaran la ciudad en dos secciones. Entre el intramuros y el arrabal se interponían la abigarrada muralla, la Puerta de Tierra, el foso, el revellín y la explanada o glacis. De manera que lo que se buscaba defender o proteger era San Felipe, mientras que Santa Ana completamente abierta quedaba expuesta a las incursiones enemigas. Como sostienen algunos autores, esto nos lleva a pensar, en una muralla de carácter social-defensivo que buscaba separar a los españoles y criollos afincados en el intramuros, de las castas santaneras, pero también en un arrabal concebido como antemural defensivo de San Felipe, en caso de una arremetida extranjera. Más adelante veremos que las transformaciones acaecidas durante la fiebre del oro condujeron a la demolición de las murallas y a la integración en un solo cuerpo urbano de las dos antiguas parroquias.

El arrabal seguía el recorrido de la calle Real (hoy Avenida Central) con su Plaza Mayor, ubicada en una elevación. Inicialmente creció alrededor de una modesta capilla que más tarde fue la parroquia de Santa Ana. En 1674, mientras el intramuros registraba 113 casas, el arrabal tenía 282 bohíos, lo que nos indica que ya estaba más poblado.

Pese al reducido espacio urbanizable y a su inestable crecimiento demográfico, San Felipe dominó al arrabal hasta

mediados del siglo XIX, no solo por ser la sede de las instituciones de gobierno y hábitat de las autoridades civiles, militares y religiosas, así como de la gente principal, sino también porque la magnitud de su arquitectura la hacía superior. De hecho, existió la prohibición hasta el siglo XVIII de construir casas de mampostería en el arrabal.

Precisamente durante la segunda mitad de este siglo, mientras otras ciudades hispanoamericanas, al calor de las ideas ilustradas, sufrieron alteraciones en su trazado urbano, Panamá se sumergió en una profunda decadencia comercial a raíz de la eliminación de las ferias en 1739 y de la parálisis del tránsito al adoptarse la ruta del Cabo de Hornos para la comunicación oficial entre el Perú y España. La consiguiente mengua física se vio exacerbada por los incendios de 1737 (fuego grande), 1756 (fuego chico) y 1781 que devastaron el intramuros y consumieron hasta el 80 por ciento de las propiedades. Antes del fuego grande había 378 propiedades, en tanto que en 1756 se contaban 143 solares vacíos. En el ocaso del dominio hispano, San Felipe era la viva imagen del abandono con la maleza creciendo en los solares vacíos y entre las ruinas de los conventos tal como denunciara el funcionario Santiago Bernabeu. Para entonces tenía una población de 2000 habitantes y apenas 165 viviendas privadas en pie.⁷

Los incendios que consumieron el intramuros en el siglo XVIII no alcanzaron el arrabal, lo que facilitó que la elite afectada por los fuegos cruzara las murallas y se instalara en Santa Ana donde, además, la tierra era más barata. Para 1737, Santa Ana contaba con 532 propiedades y se consolidaba como una entidad urbana de envergadura con sus 6.000 residentes –tres veces más que el intramuros- que construían cada vez más y mejores viviendas, dejando rezagada a la antigua ciudad-elite.

La ciudad bisagra: al vaivén de los extranjeros de paso

No se conoce mucho acerca de la vida de la ciudad de Panamá durante las tres primeras décadas del dominio colombiano. Los principales testimonios proceden de las descripciones de los viajeros de paso que, por lo general, dejaron constancia de la decadencia física y material de la otrora opu-

lenta ciudad, aunque destacaron el señorío que ni el tiempo ni el abandono podían disputarle.

El suizo Basilio Hall en 1822,⁸ el francés Gaspar Mollien,⁹ un año más tarde, y el comerciante inglés Samuel Haigh en 1824,⁹ (bis), fueron apenas tres de los que dieron cuenta de la degradación física del entorno urbano. En 1836, Mariano Arosemena escribió que había apenas 200 casas de tejas en San Felipe, en tanto que Santa Ana contaba con 352 de este tipo y 83 de paja.¹⁰ Una década más tarde, la situación no había mejorado y aún la tercera parte de los solares del intramuros se encontraban vacíos.¹¹ No debe extrañarnos entonces que la ciudad tuviera apenas 4.897 habitantes en 1843.¹² Este estado de depresión encontró alivio momentáneo después del descubrimiento de oro en California en 1848, cuando Panamá recuperó su función de puente, máxime cuando entre 1850 y 1855, una empresa privada norteamericana construyó un ferrocarril transistmico que en apenas 3 horas unía los dos océanos.

La avalancha de aventureros que comenzó a cruzar el Istmo anualmente impactó más dramáticamente a Santa Ana donde se encontraba la estación del ferrocarril, pero también llegaron comerciantes que establecieron redes socio-mercantiles y familiares con el viejo patriciado del intramuros. El impacto humano propició una corriente edificadora importante que llevó que las propiedades de San Felipe pasaran de 165 en 1854 a 201 en 1872 y a 350 en 1895.¹³ El crecimiento demográfico que esta situación trajo aparejado –establecimiento de extranjeros e inmigración campo-ciudad- provocó que la población alcanzara las 10.000 almas lo que condujo, avanzada la quinta década del siglo a la demolición de las murallas para ampliar el espacio habitable. Para 1864 cuando la población llegó a 13.000 habitantes eran evidentes las transformaciones en la geografía urbana. Con el intramuros y el arrabal ya casi integrados, surgieron nuevos arrabales en dirección a las sabanas del este. Aunque la ampliación del espacio urbano gracias a la desaparición de las murallas estuvo acompañado en 1861 por la desamortización de bienes de manos muertas decretado por el gobierno de Tomás Cipriano de Mosquera, que contribuyó a una mayor oferta de propiedades, lo cierto es que la misma nunca fue sufi-

ciente para satisfacer la siempre creciente demanda exacerbada por la afluencia de viajeros, el auge comercial así como las cesiones de tierras urbanas y suburbanas otorgadas a la Panama Railroad Company.¹⁴ El resultado lógico fue el encarecimiento de la propiedad urbana que nunca había sido barata en la ciudad de Panamá.

El acaparamiento de la tierra urbanizable se observa claramente en un plano de 1855 que muestra los nombres de los propietarios de las extensiones del extramuros. En el mismo se observa que la Compañía del Ferrocarril con la hacienda de Santa Cruz poseía la mayor parte de las mismas. También figuran el comerciante inglés William Nelson, las familias criollas Arias y Hurtado y el propio Tomás Cipriano de Mosquera. Como estas propiedades privadas ubicadas entre el cerro Ancón y la bahía eran las únicas tierras de expansión de la ciudad, la comunicación del centro con las tierras del norte se vio restringida.¹⁵

Cuando el flujo de viajeros se detuvo en 1869 por la apertura del ferrocarril transcontinental en Estados Unidos, que reveló la fragilidad de la prosperidad de los últimos 20 años, la decadencia tocó una vez más a las puertas de la ciudad. Esta etapa se prolongó durante la siguiente década hasta la llegada de los franceses en 1880. Fue un decenio oscuro para la ciudad y sus habitantes durante el cual la depresión se agudizó al calor de cuatro nuevos incendios en 1864, 1870, 1874 y 1878.

El impacto de la presencia francesa en la geografía urbana

A diferencia de las hordas de aventureros que, entre 1848 y 1869, atravesaron el Istmo en ambas direcciones, en 1880 los franceses llegaron con la idea de quedarse. Ello provocó una fiebre edificadora en los solares vacíos de San Felipe, de manera que las propiedades pasaron de 239 en 1878 a 330 en 1887. Santa Ana también se benefició de esta situación aunque en menor medida y entre esos años se levantaron 40 propiedades nuevas. Lo cierto es que durante la década de predominio francés, el arrabal se alejó cada vez más de la plaza de Santa Ana para establecerse en forma permanente en Calidonia y Guachapalí donde pasó a residir la mano de obra antillana contratada por la Compañía Universal. La superpoblación estimuló la construcción de viviendas bara-

tas que dieron origen al surgimiento de un cinturón de inquilinato que siguió la dirección de El Chorrillo.

De la mano de los franceses mejoraron los servicios públicos, sobre todo la iluminación de la ciudad, las comunicaciones, se construyó el hospital de Ancón, las plazas se afrancesaron y se inauguró la Plaza 5 de Mayo, se le otorgó mayor atención al aspecto y aseo de la ciudad. Se adoptaron en algunos edificios las mansardas tan características de la arquitectura parisina y se mejoraron los balcones, pero las calles empedradas no sufrieron alteración y la ciudad continuó huérfana de acueducto y de un sistema de alcantarillas. Además, dos nuevos incendios, esta vez en Santa Ana en 1884 y 1894 vinieron a recordar la fragilidad de la ciudad, a lo que se sumó el terremoto de 1882 durante el cual se derrumbó el edificio del Cabildo frente a la Plaza de la Catedral.¹⁶

La inversión francesa logró que los indicadores de todo tipo treparan velozmente. El crecimiento demográfico fue espectacular y la ciudad pasó de 18.000 habitantes en 1881 a 24.000 en 1886, registrando un crecimiento de más del 33 por ciento en apenas un lustro. Otro tanto ocurrió con el número de construcciones, con el valor de la tierra urbanizable y con el costo de las propiedades, al tiempo que la especulación se disparó, el comercio se reactivó y la ciudad adquirió nueva vida.

Para ilustrar lo relacionado con la propiedad y el valor de los bienes inmuebles, consulté los catastros de San Felipe y de Santa Ana, comprendidos entre los años de 1878 y 1895, es decir desde antes de la llegada de los franceses, hasta después del colapso de la Compañía Universal del Canal Interoceánico y la constitución de la Nueva Compañía. Comenzaré por ver el caso particular de San Felipe.

En 1878 hacía nueve años que había cesado el tránsito de viajeros rumbo a California y la decadencia se había apoderado de la plaza. Para agravar aún más la situación, el 6 de marzo de ese año se desató un nuevo incendio que consumió más de 20 casas en San Felipe, dejando a 50 familias sin vivienda. Gracias a los donativos recibidos de la población por valor de \$5.553,55, el gobierno logró socorrer a 125 damnificados. Este incendio que comenzó en la botica de Herbruger siniestró importantes propiedades como el Grand Hotel de George Loew, así

como los negocios de Schubert y hermano, Mc Kim Cooke e Isaac Brandon, a quienes el gobierno no socorrió pues poseían seguros contratados con compañías inglesas.

El catastro de este año,¹⁷ levantando después del incendio, revelaba que había 239 propiedades con un valor capital de \$1.468.100, que aportaban una contribución anual de \$6.394. La rentabilidad anual que servía para calcular las contribuciones, era de \$79.402, en tanto que el valor promedio de la propiedad era de \$ 6.142.67 y la relación inversión-rentabilidad era de 5.4 por ciento.

Las dos propiedades más costosas estaban en manos de extranjeros y eran el Grand Hotel de Loew (actual Museo del Canal Interoceánico) y el Grand Central de Schubert y hermano, ambas con un valor catastral de \$80.000 y una renta anual de \$3.600. A continuación le seguían tres propiedades de \$30.000 cada una, dos de ellas en poder de panameños (Agustín Arias y Manuel Planas) y la tercera en poder de la firma comercial Piza, Piza & Cia, con rentas anuales que oscilaban entre \$1.200 y 1.250. Uno de los mayores propietarios del intramuros era el comerciante importador Agustín Arias quien mantenía relaciones comerciales con Moses Levy & Cia. y acaparaba ocho inmuebles por valor de \$89.000.

Había 14 bodegas registradas¹⁸ pero seguramente eran más, pues el catastro no resulta muy exacto al respecto. Sea como fuere, si nos atenemos a esta cantidad, significa que había una bodega por cada 17 propiedades

Dos años más tarde, en 1880¹⁹ los indicadores revelan una leve mejoría en la rentabilidad del sitio. Había 238 propiedades cuyo valor capital era de \$1.581.160, que pagaban una contribución de \$7.695, con una renta anual de \$96.187. La relación inversión-rentabilidad era de 6.1 por ciento, lo que indica una tendencia alcista respecto a 1878, que pensamos obedecería por una parte a la recuperación material y física de la ciudad después del incendio de aquel año y por la otra, a la firma de la Convenio Salgar-Wyse entre el gobierno de Colombia y una sociedad civil francesa para la construcción de un canal por nuestro territorio. Sea como fuere, la renta anual tuvo una recuperación del orden del 20 por ciento y la propiedad se revalorizó un 8 por ciento, al alcanzar un valor promedio de \$6.643,52.

Siete años más tarde, con los franceses asentados en Panamá y el Canal en plena construcción, los indicadores muestran una recuperación espectacular en el valor de la tierra. Para 1887²⁰ había 330 propiedades casi un tercio más que en 1878-80. El valor capital de las propiedades era de \$3.532.610 con una renta anual de \$508.264 y una contribución de \$40.524.35. La relación inversión-rentabilidad trepó al 14.5 por ciento, lo que nos indica que casi se triplicó respecto a 1878. El valor promedio de las propiedades era de \$10.704.87, lo que pone de manifiesto una revalorización cercana al 75 por ciento.

Una de las características de este período es el cambio de manos de las propiedades. Mientras en 1878 en la Plaza Catedral figuraban solo tres propietarios, en 1887 aparecían seis. En la Plaza de la Constitución de la media docena de propietarios registrados en el catastro de 1878, ninguno figura en 1887, pues aparecen otros nuevos. Situación similar se presenta en la Carrera de Bolívar, donde de los siete propietarios de 1878, sólo se mantienen tres para 1887. El aumento en el número de bodegas es otra característica de estos años. Las 28 bodegas registradas nos indican que había una por cada 11.78 propiedades.

Para 1893²¹ cuando la Compañía Universal había entrado en liquidación y paralizado las obras de construcción del Canal, el catastro de San Felipe reflejaba claramente la nueva realidad. Figuraban 352 propiedades, 22 más que en 1887 que, sin embargo, pagaban una contribución anual de \$18.995, lo que demuestra un desplome de la renta anual cercano al 53 por ciento. Las propiedades cambian de mano a un ritmo más lento, tal como se pone de manifiesto en el catastro de este año, aunque hay excepciones como los casos de Agustín Arias Feraud y Maxime Heurtematte. El primero había fallecido por estos años y sus herederos decidieron deshacerse de gran parte de los bienes raíces del intramuros, excepto dos, para trasladar sus inversiones a Santa Ana donde adquirieron seis nuevas propiedades. El segundo era un comerciante francés establecido en Panamá que, en 1887, sólo poseía dos propiedades por valor de \$30.000, pero que para 1893 figuraba con una decena de bienes raíces por valor de \$80.000.

Y siempre al vaivén de la inversión extranjera, observamos que en 1895,²² un año después de constituida la Compañía Nueva del Canal, según los términos del convenio Wyse-Roldán, la renta anual de la propiedad del intramuros comienza tímidamente a mostrar una tendencia alcista.

Figuraban en el catastro 350 propiedades, dos menos que en 1893, con un valor capital de \$3.594.850, que pagaban una contribución anual de \$19.572. La relación inversión-renta era del orden del 6.5 por ciento, cercana a la existente en 1878-80 y menos de la mitad que en 1887. El valor promedio de la propiedad era de \$10.270, lo que nos indica una depreciación insignificante en comparación con la caída de la rentabilidad.

Podemos concluir que con la llegada de los franceses el valor de la propiedad en San Felipe y la rentabilidad de la misma casi se triplicó, al tiempo que una fiebre constructora dio como resultado que entre 1880 y 1887 se levantara un 30 por ciento más de propiedades. En 1890, después del colapso de la Compañía Universal la propiedad mantuvo su valor, pero perdió más de la mitad de su rentabilidad a medida que las facilidades comerciales de la plaza menguaban con la paralización y el retiro de la inversión francesa.

El caso de Santa Ana presenta similitudes con el de San Felipe

En 1878 (23) había 603 propiedades en Santa Ana con un valor capital de \$533.706 y una rentabilidad de \$50.505 que pagaban una contribución de \$4.045.40. La relación inversión-rentabilidad era de 9.5 por ciento anual, casi el doble que la de San Felipe en el mismo año. El valor promedio de la propiedad era de \$885,08, es decir siete veces menos que en el intramuros. La propiedad más costosa era la de Gregorio Miró en la Plaza de Santa Ana con un valor de \$40.000, seguida por una de Cristóbal Dellatorre en el mismo sitio que ascendía a \$20.000. En el catastro figuran 30 bodegas, aunque es posible que hubiese más, lo que nos da un promedio de una bodega por cada 20 casas.

El catastro de 1887²⁴ registra 643 propiedades cuyo valor capital era \$2.652.650, con una renta anual de 471.855 que pagaban \$37.958 de contribución. La relación inversión-ren-

tabilidad se había disparado al 17.9% anual, 3 por ciento más alta que en San Felipe. El valor promedio de la propiedad era de \$4.125.42, vale decir que casi quintuplicó su valor en 9 años. La propiedad más costosa era la Bola de Oro de Moses Levy y Cía., ubicada en la Plaza de Santa Ana. El valor de las casas continuó siendo más bajo que en el intramuros, pero acortó distancias pues, para 1887, era apenas 2.5 veces menor, lo que demuestra no solo que la propiedad en Santa Ana se revalorizó, sino que las construcciones que se hicieron por estos años eran de mejor calidad. El catastro revela un acentuado cambio de mano de las propiedades respecto a 1878. En la Carrera de la Constitución de una docena de propietarios que figuraba en 1878, sólo se mantienen cinco en 1887, en tanto que en la Plaza de Santa Ana, de los seis propietarios de 1878 permanecen cuatro y figuran tres nuevos.

Para entonces había 169 bodegas, es decir cinco veces más que en 1878, lo que nos da un promedio de una por cada 3.8 propiedades.

En 1893²⁵ el catastro registra 765 propiedades por valor de \$2.633.790, con una renta anual de \$206.005, que pagaban de contribución \$16.475 al año. La relación inversión-rentabilidad era de 7.8 por ciento, es decir diez veces menos que en 1887, e incluso menor que en 1878. El número de propiedades creció un 20 por ciento, registrando 122 más que en 1887, pero el valor de las mismas se depreció en similar proporción, pues una propiedad promedio costaba \$3.442.86. La contribución anual y la rentabilidad se desplomaron más del 50 por ciento.

En 1893 figuran 103 bodegas, 40 por ciento menos que en 1887, lo que da un promedio de una por cada 7.4 propiedades.

Una comparación entre Santa Ana y San Felipe nos lleva a concluir que el retiro de la inversión francesa tuvo un impacto negativo en ambos sitios, aunque se dejó sentir con mayor intensidad en Santa Ana, donde la propiedad se depreció con mayor celeridad y la rentabilidad se hundió al extremo de presentar un comportamiento peor que antes de la llegada de los franceses. Entre 1887 y 1893 el número de construcciones y la depreciación de las propiedades corren parejos y ambos son del orden del 20 por ciento. Pero es la rentabilidad el indicador que más sufrió cuando se desplomó un 50

por ciento en ambos sitios. Igualmente, el traspaso de propiedades entre 1878 y 1887 es muy acelerado pero disminuye a partir de entonces, al igual que el número de bodegas que se reduce después del retiro de los franceses.

La ciudad al servicio del Canal

El colapso de los franceses determinó que en el período finisecular, Panamá se convirtiera en una ciudad lánguida y despoblada y que, a diferencia de otras capitales latinoamericanas se retrajera en lugar de expandirse. El retiro de la inversión extranjera, unido a la destrucción material que acarreó la guerra de los Mil Días (1899-1902), contribuyeron a acelerar el proceso de deterioro. En 1905, la ciudad contaba con 22.000 habitantes, casi el 10 por ciento menos que en 1886 cuando nada hacía presagiar el desastre de la Compañía Universal. El nuevo siglo le depararía otras sorpresas a la decaída ciudad.

El 3 de noviembre de 1903 Panamá se separó de Colombia y, en mayo del año siguiente, el gobierno de Estados Unidos entró en posesión de los bienes franceses en el Istmo. Un mes después se realizó la delimitación preliminar de la franja de diez millas de ancho a lo largo de la línea del canal que pasó a llamarse Zona del Canal y que tendría nefastas consecuencias en el desarrollo urbanístico de las ciudades terminales pues deformó su crecimiento. El caso de la ciudad de Panamá fue más dramático que el de Colón porque al contrafuerte natural de expansión de la ciudad que era el cerro Ancón con sus 1.000 metros de largo y sus casi 200 de altura, se sumó la presencia de la Zona del Canal que la ciñó por el oeste. La expansión futura de la ciudad quedó comprometida y se hizo siguiendo el Camino de la Sabana y el borde del mar en un crecimiento longitudinal y desordenado.

Pero eso no fue todo. En el artículo VII del Tratado Hay-Bunau Varilla firmado el 18 de noviembre de 1903, quedó estipulado que la República de Panamá debía aplicar a perpetuidad en las ciudades de Panamá y Colón los reglamentos sanitarios impuestos por Estados Unidos, al tiempo que se le cedía a esta nación el derecho de realizar las obras de saneamiento en dichas ciudades, tales como “la recogida y desagüe de inmundicias y la distribución del agua”, por todo lo cual la nueva República le pagaría 6 ½ millones de dólares.

Los jefes de los departamento de Sanidad y Arquitectura de la Zona del Canal quedaron autorizados para demoler propiedades que constituyeran una amenaza para la salud pública en Panamá y Colón, e incluso para otorgar o denegar los permisos de construcción en ambas ciudades. La Zona también definía los diseños arquitectónicos de los edificios. Los documentos de la época están plagados de quejas de personas que perdieron propiedades en la capital a manos de los estadounidenses en estas circunstancias.²⁶

Sea como fuere la campaña sanitaria a cargo del coronel William Crawford Gorgas obtuvo resultados espectaculares en un tiempo record pues para 1905 y 1906 logró erradicar el flagelo de la fiebre amarilla y dotar de agua potable a ambas ciudades terminales.

La importación de mano de obra extranjera para la construcción del Canal, así como las nuevas condiciones sanitarias imperantes hicieron disparar los indicadores demográficos. La ciudad de Panamá duplicó su población en apenas seis años, pasando de 22.000 habitantes en 1905 a 46.500 en 1911, lo que determinó que el espacio urbanizado fuera una vez más insuficiente. Esta situación trajo como consecuencia la construcción de nuevas casas de inquilinato en los arrabales y dio inicio al proceso de tugurización del intramuros cuando se comenzaron a subdividir las casas del hasta entonces elitista San Felipe. En 1910 la ciudad se había extendido tanto que además de San Felipe y de Santa Ana figuraban once nuevos barrios, a saber: Chiriquí, Bogain, El Granillo, Cocoa Grove, El Mercado, Boulevard Ancón, El Marañón, Guachapalí, Calidonia, Pueblo Nuevo y San Miguel.²⁷

Con el establecimiento de la Zona del Canal, la ciudad de Panamá se convirtió en un satélite de este enclave y adquirió una condición casi insular en virtud de su incomunicación y aislamiento que se agravó aún más a raíz de la excavación del Corte Gaillard cuando se abrió una brecha con el interior del país. De manera que estamos en presencia de una ciudad de aproximadamente 300 hectáreas estrangulada por el mar, el cerro Ancón, la Zona del Canal y las propiedades de una docena de familias con extensiones que superaban las 100 hectáreas cada una y que controlaban la única tierra de expansión.²⁸ La ciudad comenzó a crecer hacia el

norte, al tiempo que surgían nuevos arrabales de inquilinato como el Maraón, San Miguel, el Granillo y, en 1914, El Chorri- llo, mientras crecían y se desarrollaban los ya existentes como Calidonia y Guachapalí, sobre todo después de 1909 cuando las autoridades estadounidenses prohibieron vivir dentro de la Zona a los que no trabajaban en las obras del Canal.

Esta nueva realidad trajo aparejado que las tierras subur- banas de escaso valor hasta entonces, comenzaran a cotizar- se cada vez más. En 1922 Eusebio A. Morales, secretario de Hacienda dejó constancia de esta realidad: “Todas las tierras de Bella Vista... me fueron ofrecidas a mí en venta el año de 1897 por el general Buenaventura Correoso por la suma de 6.000 pesos de plata colombiana, y posteriormente en 1899 las de Perry’s Hill ... por mil seiscientos pesos. Hoy, en cual- quiera de esas propiedades la tierra se vende por metro cua- drado y las referidas sumas no alcanzarían para comprar en ellas un solar de veinticinco metros de frente por cuarenta de fondo. Las tierras de las sabanas usadas hasta hace po- cos años para mantener ganados en soltura (cada res necesi- ta una hectárea de tierra en esa forma), carecían de valor comercial digno de mención y hoy se venden a precios ape- nas creíbles, pudiendo citarse casos de hectáreas vendidas a dos mil quinientos balboas.”²⁹ Por esta época, el metro cua- drado de tierra en la ciudad de Panamá costaba aproximada- mente entre B/ 5.00 y B/ 7.50.

El acaparamiento de tierras y la especulación se convir- tieron en negocios lucrativos para los particulares, de mane- ra que no debe sorprendernos que cuando el gobierno nacio- nal se propuso prolongar y ensanchar las avenidas B y Cen- tral para comunicar San Felipe con Santa Ana, no logró llegar a un acuerdo económico con los propietarios de esos ter- renos que solicitaron precios exorbitantes y tuvo que recurrir a la Compañía del Ferrocarril para obtener las tierras neces-arias para las obras.

El crecimiento a saltos de la ciudad que fue una de las características del proceso de urbanización, obedeció preci- samente al acaparamiento de tierras en manos privadas. Otra característica de este proceso fue la modalidad de asenta- mientos informales y espontáneos como el caso de Pueblo Nuevo de las Sabanas.

Incluso los nuevos espacios urbanos de la elite debieron saltar por encima de los barrios de inquilinato. Tales los casos de Bella Vista en 1911 que surgió como un empre- dimiento privado y la construcción de las 40 hectáreas de la Exposición en 1915 que fue la primera intervención del Es- tado en el campo urbanístico.

Por otra parte, debemos tener en cuenta que a partir de 1904 se desató una verdadera fiebre de construcciones mo- numentales por parte del Estado panameño que dio como re- sultado que en entre este año y 1912 la ciudad contara con el Teatro Nacional, el Instituto Nacional, el Palacio de Gobier- no y el Palacio Municipal. En 1924 se inauguró el palacio neoclásico del Archivo Nacional en la avenida Perú y en 1930 el Palacio de Justicia. Otras edificaciones, aunque más sen- cillas, fueron la Escuela de Artes y Oficios en la calle 12 Oes- te (hoy escuela Estados Unidos) y la escuela de Niñas de San- ta Ana en la calle 14 Oeste (hoy Manuel José Hurtado).³⁰

Hacia 1920, la ciudad contaba con 59.500 habitantes, lo que demuestra que la población había crecido un 28 por cien- to en apenas 9 años. Dos años más tarde, poseía 3.977 casas cuyo valor catastral ascendía a B/25.282.890.³¹ Por enton- ces la Avenida Central que ya era un emporio comercial fue el asiento de los primeros edificios de 5 y 6 pisos. Entre 1917 y 1921 el arquitecto peruano Leonardo Villanueva Meyer cons- truyó el primer rascacielos de Panamá en la Avenida Central y la Plaza Herrera que tenía 6 pisos y contaba con elevador.³²

En los años 20 se reconocían tres espacios en la geografía urbana de la ciudad: el viejo casco urbano hasta Calidonia como asiento de obreros y del comercio; los elegantes subur- bios de la Exposición y Bella Vista, lugares de residencia de la clase alta y hacia donde se trasladó parte del aparato admi- nistrativo del Estado, y la Zona del Canal, con la ciudad-jar- dín de Balboa, el espectacular paseo del Prado y el monu- mental edificio de la Administración del Canal.³³

Como ya indiqué, la presencia de la Zona del Canal con sus 1.400 km², casi el 2 por ciento de la extensión total de la República de Panamá, afectó grandemente el normal creci- miento urbano de la capital. La demarcación inicial del área canalera que se extendía hasta el mar a la altura de la playa de Peña Prieta e incluía la Punta de Paitilla, estranguló a la

ciudad. En 1915, Panamá obtuvo de las autoridades de la Zona un corredor gracias al cual la ciudad pudo expandirse, pero la posición del Casco Antiguo pasó a ser periférica, de manera que el centro se desplazó hacia la Exposición y Bella Vista que no estaban encajonados. El cordón de inquilinato entre El Chorrillo y el Marañón creó un nuevo cerco en torno a la vieja ciudad, máxime cuando las comunicaciones con el *hinterland* se realizaban preferentemente a través de la Avenida Central.³⁴

Con un espacio limitado, cerrado y por tanto cercenado para crecer, la elite, emigró hacia las afueras en busca no sólo de más espacio, sino también de otros estándares de confort, máxime cuando el centro tradicional ya había comenzado un proceso irreversible de proletarización que se aceleró aún más con la salida del patriciado. Las antiguas casonas se dividieron y subdividieron para proporcionar alojamiento a varias familias de escasos recursos, a veces en un total hacinamiento, lo que dio como resultado una densidad de población nunca antes vista. San Felipe quedó desfasado y se agotó como modelo urbano ante la avalancha demográfica que representó la construcción del Canal dando inicio a su degradación social, ambiental y espacial.

Entre 1915 y 1935, el crecimiento anual de la población de la ciudad de Panamá fue de 30.7 por mil que refleja no sólo el exceso de los nacimientos sobre las defunciones sino también la llegada de miles de trabajadores del extranjero y del interior del país. Solamente en los diez años transcurridos entre 1930 y 1940, la población sufrió un incremento de 37.748 personas lo que, naturalmente, produjo el congestionamiento de los barrios más pobres. Junto a este crecimiento demográfico de las capas populares, “una heteróclita aristocracia urbana –al decir de Ricardo J. Bermúdez-, producto de la especulación canalera asienta su dominación en la ciudad e influye en el devenir político de la República. Su poder descansa sobre una economía de venta de hospedaje y reventa de mercaderías...”³⁵

En efecto, el cerco de cuarterías levantado por la oligarquía casateniente para alojar a los antillanos importados para trabajar en las obras de la vía, se convirtió en uno de los negocios más rentables de la época. Las casas de inquilinato

de bajo costo, construidas con materiales de mala calidad y con escasos servicios, fueron el origen de importantes fortunas consolidadas por entonces y el preámbulo de los movimientos inquilinarios de 1925 y 1932 que abrieron la puerta para la primera intervención del Estado en esta materia con la promulgación de la ley 18 de 1932 que reguló la actividad. En 1930, la ciudad de Panamá tenía 94.405 habitantes y el 95 por ciento de las casas eran de alquiler lo que revela que un nutrido grupo de casatenientes concentraba la propiedad inmueble. Diez años más tarde, con 111.893 habitantes, la capital alojaba al 27 por ciento de la población total de la República.

El caótico proceso de crecimiento urbano se volvió un quebradero de cabeza para las autoridades quienes, en 1940, contrataron los servicios del técnico urbanista austriaco Karl Brünner quien había realizado planes de urbanización en Santiago de Chile, Bogotá y en ciudades europeas. Sus recomendaciones para reorganizar la ciudad laberinto y dotarla de un servicio de transporte urbano eficiente, quedaron plasmadas en su “Informe sobre el desarrollo urbano y el Plano Regulador de la ciudad de Panamá” que presentó en enero del año siguiente. Pero pocas de sus sugerencias fueron tomadas en consideración, seguramente porque afectaban poderosos intereses privados. Suponemos que también para salvaguardar intereses personales el gobierno de turno prefirió sacrificar la playa de Peña Prieta, cubriéndola con una plancha de cemento para convertirla en avenida Balboa con el fin de extender la ciudad más allá de la actual avenida Federico Boyd. Punta Paitilla, aún en poder de la Zona del Canal, quedó por fuera del trazado del malecón, creando una nueva estructura cerrada al estilo de San Felipe. En la actualidad Punta Paitilla encontró un desahogo gracias al relleno de Punta Pacífica.

Durante la segunda guerra mundial los nuevos contingentes de obreros antillanos y de militares estadounidenses que desembarcaron en Panamá con el propósito de ampliar el canal y modernizar sus defensas hicieron recrudescer el viejo problema habitacional. La fuerte demanda conjugada con la escasa oferta provocó el aumento del costo de los alquileres. El encarecimiento de los materiales de construc-

ción frenó la edificación de viviendas populares por parte de particulares y dio paso a la intervención del Estado a través de la Caja del Seguro Social.³⁶ Dentro de este contexto se retomó una vez más el problema del trazado urbano en 1944 cuando el arquitecto David R. Williamson identificó los problemas más urgentes de las ciudades de Panamá y Colón y los arquitectos panameños Ricardo J. Bermúdez, Guillermo de Roux y Octavio Méndez Guardia dictaron un ciclo de conferencias en la Universidad de Panamá sobre el mismo tema. Este nuevo impulso concluyó con la creación del Banco de Urbanización y Rehabilitación aquel mismo año.³⁷

Para finales de la década de 1940 el radio urbano de la ciudad de Panamá era de poco más de 7 kms² y estaba dividido en cuatro barrios administrativos: San Felipe, Santa Ana, El Chorrillo y Calidonia. San Felipe contaba con 39.490 habitantes, con una densidad de población de 349 personas por hectárea. En Santa Ana residían 45.730 personas y la densidad era aún más alta con 457 habitantes por hectárea. Este viejo barrio popular alojaba al 35 por ciento de la población de la ciudad. El Chorrillo era el barrio más populoso con 50.000 residentes apiñados “en viejas casas de madera presentando una densidad de población de 495 por hectárea”. En Calidonia vivían 30.000 personas con una densidad de población de 296 habitantes por hectárea. En contraste, para 1940, el exclusivo barrio de Bella Vista salpicado de costosas residencias unifamiliares, alojaba apenas a 1.600 residentes que representaban una densidad de población de apenas 15 habitantes por hectárea. En el extrarradio urbano la ciudad continuaba creciendo velozmente con núcleos satélites que por el este se acercaban a Tocumen y por el oeste muy pronto enlazarían con Arraiján y La Chorrera.³⁸

Los llamados *blighted areas* o “barrios podridos” de la ciudad de Panamá como Malambo, El Chorrillo, Marañón y Calidonia fueron objeto desde esta época de proyectos de rehabilitación que contemplaban la reubicación de sus moradores en emplazamientos cercanos a sus lugares de trabajo y rechazaban la sustitución de las viejas unidades de viviendas por otras nuevas en el mismo lugar.³⁹

En 1944 había 3.612 edificios dentro del radio urbano, cuyo valor gravable era de B/ 57.413.590, en tanto que en el extra-

radio se contaban 2.698 edificios con un valor gravable de B/ 6.024.877.⁴⁰ Entre 1930 y 1960 la población de la ciudad casi se cuadruplicó pasando de 74.409 habitantes a 273.440. Tan sólo entre 1950 y 1960 la población creció un 50 por ciento gracias a la migración interna en dirección a la capital. El flujo de población campo-ciudad aumentó la proliferación de tugurios o “casas brujas”. En 1960 el 31.3 por ciento de la población de la ciudad de Panamá procedía del interior del país y de ese porcentaje el 20 por ciento era de Los Santos y habitaba principalmente en Pueblo Nuevo. La ciudad contaba entonces con 64.017 viviendas que alojaban a los 273.440 habitantes. El 50 por ciento de la población capitalina carecía de viviendas adecuadas, en tanto que el 54.7 por ciento de las viviendas eran casas de vecindad y el 60 por ciento de la población residía en viviendas alquiladas, lo que demuestra que en los treinta años transcurridos entre 1930 y 1960 el 35 por ciento de la población capitalina se había convertido en propietaria. El alquiler de una vivienda en el popular barrio de El Chorrillo rondaba los B/ 10, en tanto que en el elitista reducto de Bella Vista superaba los B/ 65, lo que es un claro indicador de las diferencias socio-económicas que ya prevalecían. Para entonces el déficit habitacional se incrementaba en 2.000 viviendas cada año.^{40(bis)}

Turismo y patrimonio

Deseo aclarar que este no es un estudio exhaustivo de todas las leyes sobre la conservación del patrimonio sino apenas un muestreo sobre la lenta toma de conciencia del Estado. Me interesaba demostrar, sobre todo, cómo la actividad turística aparecía desde sus inicios estrechamente vinculada con el fomento de la inmigración y con la atracción de inversionistas. Tampoco es el propósito de este trabajo hacer un recuento prolijo de todas las guías turísticas aparecidas durante las cuatro o cinco primeras décadas del siglo XX, sino apenas realizar una breve descripción de algunas de ellas para apreciar cómo el turismo y sus herramientas fueron evolucionando desde inicios de la República.

Los primeros indicios del interés por parte del Estado de conservar y acrecentar el patrimonio cultural datan de 1908.

En este año se firmó un contrato con Sosa y Arce para la

realización de una historia oficial y se comenzaron a copiar y recoger los documentos sobre Panamá que reposaban en el Archivo General de Indias de Sevilla. Igualmente, se construyeron el Teatro Nacional y el Instituto Nacional, dos obras monumentales que revelan la preocupación estética y cultural del gobierno. Es más, a finales del año siguiente la ley 61 estableció la adopción de una serie de medidas encaminadas a asegurar la conservación del Castillo de San Lorenzo del Chagres y de la iglesia de Natá. Simultáneamente, el turismo comenzó a desarrollarse cobijado por la construcción del Canal, situación que sería aprovechada por la Asociación del Comercio de Panamá. Las guías publicadas por estos años, muchas de ellas en inglés, ofrecen vastas descripciones de los sitios de interés con el fin de promover el turismo, la inversión extranjera y la inmigración. Entretanto, en Estados Unidos, se organizaron visitas a las obras del Canal que no perdían de vista lo que ofrecía Panamá a los viajeros, sobre todo el sitio de Panamá Viejo, así como las iglesias y las ruinas de los conventos de la nueva ciudad.

En 1910, con el afán de dar a conocer a Panamá en Estados Unidos, el Gobierno nacional firmó un contrato con W.W. Rasor editor-gerente de la *Pan American Magazine* de New Orleans para la publicación de un número de su revista exclusivamente dedicado a Panamá. Rasor se comprometió a publicar artículos históricos, políticos, industriales y a aportar datos estadísticos, así como ilustraciones con fotografías de todo el país y a entregarle al gobierno nacional 800 ejemplares.⁴¹ Aunque no logramos localizar esta publicación, todo nos lleva a suponer que el gobierno nacional quedó satisfecho pues, tres años más tarde, se contrataron nuevamente los servicios de Rasor para que el número del mes de diciembre de 1913 de su revista estuviera dedicado íntegramente a Panamá. En esta oportunidad el gobierno contrató una tirada de 15.000 ejemplares. Dicho número debía tener entre 100 y 112 páginas, profusamente ilustradas, con el propósito de promocionar el país, el Canal y la Exposición Universal organizada por el gobierno de Belisario Porras para 1915.⁴²

Paralelamente a este interés por dar a conocer a Panamá en el extranjero se percibe también la necesidad de embelle-

cer la ciudad para lo cual se contrataron los servicios de un horticultor que trabajaría dos horas diarias en los parques capitalinos impartiendo clases a los funcionarios designados por el gobierno.⁴³

La primera referencia explícita que encontré de que el gobierno estaba interesado en fomentar el turismo data de mayo de 1911 cuando se firmó un contrato con Francisco Arias Paredes y Frank Lorraine para construir un estadio o hipódromo. El documento indicaba que entre los objetivos perseguidos estaba la realización de “toda clase de espectáculos al aire libre, a fin de que esta ciudad cuente con un lugar de atracciones de primer orden que favorezca y propenda a la venida de turistas extranjeros al Istmo y que constituya un elemento de ornato y recreo para los habitantes de la capital”.⁴⁴

El estadio o hipódromo no se construyó, pero el Gobierno siguió insistiendo al respecto, para lo cual renovó dicho contrato en noviembre de aquel año,⁴⁵ al tiempo que en enero de 1912 se traspasó a la Panama Racing Association cuyo representante legal en la República era Ricardo J. Alfaro.⁴⁶

Pero fueron sobre todo los estadounidenses quienes llevaron la delantera en la publicación de libros, folletos y guías sobre Panamá. Interesados en dar a conocer las obras del Canal, no descuidaron las informaciones sobre las ciudades de Panamá y Colón y, en ocasiones, sobre toda la República. Mencionaré, a continuación, algunas que logré localizar, aunque deseo aclarar que se trata apenas de un muestreo.

En 1911, la editorial Avery & Garrison de New Orleans publicó *A trip. Panama Canal* profusamente ilustrado y con un breve texto escrito. Fotografías de Portobelo, Colón, la ciudad de Panamá, Balboa, Pedro Miguel, Ancón y otros sitios, ilustraban cientos de páginas. En el último apartado titulado “The isthmus as a tourist resort” (El istmo como un centro turístico), se promocionaban los sitios de interés fuera de la Zona, tales como Panamá viejo y las iglesias de San Felipe que ocupaban un lugar destacado dentro del itinerario a desarrollar en la capital. Se señalaba que Panamá ofrecía buenos hoteles, la gente era cortés, los almacenes estaban bien surtidos y el clima era agradable.

A medida que el turismo cobraba cada vez más fuerza en razón de que las obras del Canal estaban próximas a concluir,

aparecieron más y mejores guías sobre nuestro país. En 1912 vio la luz *The Panama Guide* de John O. Collins y dos años más tarde *Old Panama and Castilla de Oro* del doctor Charles Anderson. Los trenes hacían más de cien viajes diarios al Corte Culebra para que los turistas, sobre todo estadounidenses, observaran de cerca los trabajos. Roosevelt había sabido transmitirle al pueblo norteamericano el orgullo que él mismo sentía por la obra del Canal de Panamá y eso fue decisivo para que muchos quisieran visitar nuestro país. Por estos años llegó al Istmo un jovencísimo Charles Lindbergh, quien quedó fuertemente impresionado a la vista de las obras del Canal.

Quizás una de las guías más conocidas es la de Willis J. Abbott *Panama and the Canal. In pictures and prose*, publicada en 1914, que contiene abundantes anotaciones sobre Panamá, aunque no siempre muy exactas. Frente a la riqueza histórica de la capital y a su evidente descuido, Abbott dejó constancia de su sorpresa de que no existiera en nuestro país una sociedad que velara por la conservación de los sitios históricos.

Un año más tarde, en ocasión de las exposiciones realizadas en San Francisco sobre nuestro país y en nuestra capital para conmemorar el descubrimiento del Mar del Sur, *El Diario de Panamá* bajo la dirección de Juan Demóstenes Arosmena publicó *Panamá en 1915*, en español e inglés. La obra se abría con la reproducción del Tratado Hay-Bunau Varilla, el denominado Convenio Taft y la Convención de Límites con la Zona del Canal.

El célebre *Libro azul* de William Scoullar vio la luz en 1917 y se trata de uno de los más conocidos y consultados. Proporciona abundante información sobre el comercio, la salud, las producciones, los lugares de interés, así como notas biográficas de las personalidades relevantes de nuestra sociedad y del cuerpo diplomático acreditado en la República.

Es probable que este despliegue de interés por nuestro país hiciera surgir la necesidad de salvaguardar el patrimonio, lo que explica que en 1919 se aprobara un decreto que prohibía practicar excavaciones arqueológicas en “las sepulturas indígenas (huacas)”, sin previa autorización de la autoridad política del lugar. Se indicaba que en el caso de que los

excavadores hallaran cerámicas estaban obligados a dividir las en partes iguales con el gobierno, pero si hallaban joyas u objetos con figuras debían traspasarlas al gobierno nacional “por su valor a justa tasación de peritos para el enriquecimiento de la sección arqueológica del Museo Nacional”.⁴⁷

El fin de las obras del Canal no agotó el flujo de turistas, sino que por el contrario continuaron llegando extranjeros, sobre todo estadounidenses, que se convirtieron en una codiciada fuente de ingresos, máxime cuando algunos de ellos combinaban la actividad turística con las inversiones en el país. Por eso, proliferaron las publicaciones en inglés sobre el Canal y su Zona, así como sobre las ciudades terminales, profusamente ilustradas con tarjetas postales en blanco y negro o a colores y con fotografías. En este sentido debemos recordar las famosas postales editadas por los comerciantes de origen hebreo, Maduro, que recientemente han merecido exquisitas ediciones gracias a la generosidad de los coleccionistas panameños. En tanto, la Asociación del Comercio de la República y los gobiernos nacionales, no se quedaron atrás y patrocinaron, cada uno por su lado y en diferentes épocas, la publicación de folletos sobre Panamá que constituían valiosas guías para los inversionistas. Es más, en 1924, cuando se realizó la exposición de Panamá en Barcelona, el acuerdo municipal N°6 de 28 de enero destinó B/1.000 para fomentar el turismo y desarrollar el comercio en el distrito de Panamá.⁴⁸

En 1926, apareció el *Libro de oro* en tres idiomas español, inglés y alemán. Se trata de un estudio de las beneficiosas oportunidades agrícolas y ganaderas que ofrecía Panamá a la inmigración, comparadas con las condiciones existentes en Canadá, Australia, Sudáfrica, Argentina y Brasil. Naturalmente, tenía un capítulo dedicado al turismo, así como notas biográficas y un directorio profesional.

El extraordinario crecimiento del turismo en Cuba, llevó al gobierno nacional, dos años más tarde, a contratar los servicios de Guillermo Andrevé para que estudiara la organización y el desarrollo del turismo en la isla a fin de aplicar un modelo similar en nuestro país. El resultado fue la publicación del primer estudio oficial sobre el turismo en la República. Se trata de un folleto de 50 páginas titulado *Cómo atraer el*

turismo a Panamá en el que se proponía la creación de una comisión de turismo encargada de promocionar las atracciones del Istmo. Para ello se sugería la publicación de 10.000 folletos ilustrados en inglés, obras turísticas, álbumes, postales, avisos en revistas de Estados Unidos, así como por medio de la radio y del cinema. La comisión también tendría la responsabilidad de preparar un reglamento para la formación de guías competentes que sirvieran fundamentalmente para ayudar a los turistas. Andreve planteó dotar a la comisión con un presupuesto de B/ 78.000 procedentes de un porcentaje de la lotería nacional, los juegos, las carreras de caballo, así como de funciones especiales de teatro y cinematógrafos e invertir la mitad de esa cantidad en el funcionamiento de la comisión y la otra en publicidad en el extranjero.⁴⁹

Pocos años más tarde, bajo la presidencia de Harmodio Arias se publicó *Panamá y la Zona del Canal* en español e inglés en cuya introducción se señalaba: “Tratamos ... el turismo con visión práctica: más que adjetivos inconvincentes (sic), hemos buscado el dato que sirviera de guía y señalara atracciones más positivas al viajero moderno”. Entre estas atracciones figuraban los cabarets, célebres en el extranjero. Los más renombrados eran el Atlantic en Colón en el que se presentaban estrellas de Broadway, así como el Club Morgan en Panamá Viejo. También el Jardín Atlas era muy concurrido. Igualmente, Panamá tenía reputación de ser un centro comercial que ofrecía buenos precios en los artículos de lujo.⁵⁰

Para los años de la gran depresión mundial, la actividad turística estaba arraigada en Panamá y era una importante fuente de ingresos. No obstante, como es natural, sufrió el impacto negativo producido por la merma de viajeros e inversionistas. La Asociación del Comercio de Panamá realizó ingentes esfuerzos por estos años, sino para reactivar la actividad turística, al menos para mantener fresco el recuerdo de Panamá. La publicación *Tourist Guide Panama. Bridge of the Americas*, editada en inglés, es buena prueba de ello. En sus casi 300 páginas profusamente ilustradas se describían no sólo la Zona del Canal y las ciudades de Panamá y Colón, sino también las poblaciones del interior del país. Es la obra más completa y abarcadora que vio la luz por estos años. Con

apartados dedicados a los pueblos indígenas, el comercio, los deportes, los hospitales, la policía, los bomberos, los bancos, los clubs, gimnasios, cacería, parques, hoteles, restaurantes, etc., constituye una herramienta fundamental para conocer cómo era Panamá por aquellos días. El capítulo sobre Panamá viejo (*Old Panama*) a cargo de Samuel Lewis, ofrece buena información sobre el sitio, al tiempo que se dedican muchas páginas a los lugares de interés en San Felipe. En el preámbulo se leía: “Aquí en el puente que conecta a las Américas, está el verdadero espacio de recreo del Nuevo Mundo, donde el cansado hombre de negocios puede hallar descanso tanto como diversión”. Queda claro que para entonces los comerciantes panameños buscaban que los inversionistas que visitaban Panamá, se convirtieran en turistas potenciales.⁵¹ En 1931, la Oficina de Turismo funcionaba en la Asociación del Comercio en la Avenida Central N°18. La ciudad capital disponía de diez hoteles incluyendo el Tivoli en Ancón y siete pensiones. Tan sólo los hoteles Central y el Tivoli tenían una disponibilidad de 368 cuartos, lo que nos está indicando la existencia de un sector razonablemente desarrollado.

En 1940, durante la primera administración de Arnulfo Arias, al tiempo que se contrataron los servicios del urbanista Karl Brünner, se declararon monumentos históricos el legendario Arco Chato y la Catedral. La siguiente intervención en este sentido se dio recién, en 1956, en la iglesia de La Merced. Se trataba de intervenciones puntuales y aisladas sin que existiera una política coherente o un plan maestro.

Durante la posguerra se realizaron importantes obras de infraestructura que contribuyeron a fomentar el turismo. Se construyeron el aeropuerto de Tocumen, el hotel El Panamá - el primer hotel de cinco estrellas que hubo en Panamá y Centroamérica- y se fundó la Zona Libre de Colón, un viejo proyecto del que se venía hablando desde comienzos de la década de 1930 cuando George Roberts en su famoso informe, recomendó su creación. Fue también durante estos años bajo la administración de Enrique A. Jiménez que se realizó en Panamá el primer Congreso Interamericano de Directores de Turismo e Inmigración. En dicha reunión se recomendó a las 21 repúblicas americanas y al Dominio del Canadá la adopción de la tarjeta interamericana de turismo que reem-

plazase al pasaporte y que vendría a ser algo así como un intento de unificación documental, aupado por la corriente de acercamiento interamericano que cristalizó años más tarde en la creación de la Organización de Estados Americanos (OEA).

Lo cierto es que ya se venían celebrando congresos internacionales de turismo desde finales de la década anterior, cuando en 1939 se llevó a cabo el primero de ellos en San Francisco. En esa oportunidad se decidió que estos encuentros continentales se celebrarían cada dos años. Aunque el siguiente tuvo como sede México en 1941, la segunda guerra mundial interfirió con esta actividad y habrían de pasar ocho años hasta 1949 para que el tercer Congreso Interamericano de Turismo se celebrara en San Carlos de Bariloche. En 1952 la sede fue la ciudad de Lima y en 1954 la ciudad de Panamá. En esta oportunidad el Congreso sesionó en el espectacular hotel El Panamá-Hilton que era la sensación de la región.

La actividad turística cobró nueva fuerza en Panamá durante la segunda administración presidencial de Arnulfo Arias cuando se aprobó un plan de explotación del turismo encaminado a promocionar el país en el extranjero. También se publicaron nuevos folletos que nos hablan de un estilo más moderno de dar a conocer los atractivos nacionales. El primero de ellos es una guía para familias extranjeras que residían en Panamá. Bajo el título *Living at the crossroads. A guide to the Isthmus of Panama*, el Club Interamericano de Mujeres promocionaba una serie de actividades que podían desarrollarse en nuestro país, al tiempo que proporcionaba un manual de comportamiento. Se abordaban temas tales como debía ser el trato con los panameños, qué hacer con los niños en las diferentes épocas del año, qué lugares visitar, consejos sobre las frutas tropicales, las diferentes clases de aves, la vegetación, la fiesta del carnaval, los deportes, las compras y, por supuesto, el Canal.

El segundo folleto es una pequeña guía de tamaño más reducido, casi de bolsillo, para que los turistas pudiesen llevarla consigo en sus recorridos, escrita en inglés y concebida a través de preguntas y respuestas. La misma satisfacía al viajero más curioso al aportar informaciones sobre la tierra, la gente, la cultura, la historia, la educación, la sanidad, los

medios de comunicación, el Canal, los sitios de interés turístico, los negocios, el gobierno, etc.

Pese a algunas intervenciones aisladas del Estado anteriores a los años 60, el concepto de patrimonio no se impuso en Panamá hasta una década más tarde. En 1974 se fundó el Instituto Nacional de Cultura y se creó la Dirección Nacional de Patrimonio Histórico. A solicitud de Panamá el arquitecto mexicano Carlos Flores Marín concluyó un plan maestro de recuperación del Casco Antiguo en 1975.

Dos años después se promulgó la ley 91 para San Felipe con ordenanzas precisas pero insuficientes lo que dio lugar a que entre este año y 1984 se comenzaran a rescatar algunas plazas y conjuntos en ruinas. Durante este período hubo momentos clave en que pareció que el proceso de recuperación del conjunto se había consolidado y ya no daría marcha atrás, como en 1981 cuando la Alcaldía restauró la mansión Arias Feraud. Desafortunadamente no fue así, pues la crisis político-institucional que impactó en forma negativa a la economía nacional, suspendió el ímpetu restaurador hasta bien entrada la siguiente década.⁵² En 1997, el Gobierno definió el Conjunto Monumental Histórico del Casco Antiguo incorporando parte del Terraplén y un sector de El Chorrillo, al tiempo que la UNESCO lo incluyó en la lista del patrimonio mundial. El decreto-ley N°9 de 1997 otorgó nuevos incentivos a la inversión dentro del conjunto histórico, lo que impulsó los desalojos forzosos. Los precios de las propiedades se dispararon, al extremo que en el 2000 alcanzaron los B/1.000 por m², comparable con las zonas más costosas de la ciudad como Punta Paitilla. En 1998 se conformó una Comisión de Alto Nivel que debía elaborar un plan maestro de puesta en valor del sitio de conformidad con los requisitos de la UNESCO.

No obstante, el Casco Antiguo aún presenta problemas serios como el avanzado estado de deterioro tanto en edificios como en espacios públicos. Muchas propiedades se encuentran en estado ruinoso con el consiguiente peligro para las familias que las ocupan. La infraestructura que presta servicios no ha sido renovada y data de principios de la República.

La creación de la Oficina del Casco Antiguo en noviembre de 2000 le dio el espaldarazo final a la puesta en valor del sitio gracias a la concertación institucional de una política

de revalorización por parte de los ministerios de la Presidencia y de la Vivienda, de la Alcaldía y del INAC. Un año más tarde, el arquitecto Eduardo Tejeira Davis publicó *El Casco Antiguo de la ciudad de Panamá*, quizás una de las obras más completas sobre el sitio. Con sus seis iglesias: la Catedral, la Merced, San Francisco, San Felipe Neri, San José y Santa Ana, así como las ruinas del convento de Santo Domingo y de la Compañía de Jesús; sus seis plazas: Catedral, Herrera, Bolívar, Arango, Francia y Santa Ana, así como el Museo del Canal, el Salón Bolívar, donde se celebró el Congreso Anfictionico en 1826; el Teatro Nacional, la Presidencia, el Palacio Nacional, la Casa Góngora, el Paseo de las Bóvedas y su incomparable vista de la bahía, el Casco Antiguo es uno de los sitios más visitados por los turistas hoy en día, pues entre sus atractivos figura también una variada oferta gastronómica, gracias a lo cual su potencial no se agota con la luz del día. Creo que no debe existir otro lugar en el mundo que en menos de 20 hectáreas concentre una oferta tan amplia.

Con todo, son muchas las dificultades que aún enfrenta para alcanzar los estándares de recuperación de Cartagena de Indias o San Juan de Puerto Rico, aunque es evidente que la incorporación de la ex Zona del Canal al área metropolitana, así como la toma de conciencia de su valor patrimonial han creado un marco propicio para su revitalización, lo que lleva a los especialistas a mostrarse optimistas respecto al futuro de la ciudad.

Para Tejeira Davis, nuestra ciudad capital es única en el mundo porque no sólo cuenta con tres sitios históricos (dos de ellos patrimonio de la humanidad): Panamá viejo, el Casco Antiguo y Balboa en la ex Zona del Canal, sino que también se encuentran el Canal y el bosque tropical a dos kilómetros del área bancaria. El reto, en su opinión, está en integrar esta geografía tan diversa en forma inteligente para el desarrollo del turismo.

El urbanista Álvaro Uribe va más lejos aún cuando afirma que el bosque tropical tan próximo al centro urbano hace que Panamá ingrese en el siglo XXI como una de las mejores ciudades del mundo.

Por último, los turistas llegan a al país atraídos por el Canal, la diversidad biológica, el clima, las playas, la selva,

los sitios históricos y las compras a buenos precios. Algunas de estas áreas han sido explotadas con habilidad y sentido común, sin embargo, aún no hemos sabido sacar ventaja de todas las oportunidades. Recientemente en una conferencia en el Instituto Smithsonian surgió la inquietud de convertir en circuito turístico las construcciones militares que EEUU realizó en nuestro país durante la segunda guerra mundial y explotarlos como hacen otros países como Filipinas. A raíz de ello me quedé pensando que deberíamos sacar más provecho de la actividad turística, como hacen los europeos y estadounidenses, ingeniándonos para recrear las Ferias de Nombre de Dios y Portobelo, exponiendo la réplica en tamaño original de un galeón español del siglo XVI o haciendo el circuito de los galeones hundidos por la bahía de Portobelo.

Notas

1. Pedro A. Vives, en *La ciudad hispanoamericana. El sueño de un orden.*;1989: 223.
2. Ibid... 15
3. Rafael López Guzmán; 1995:9
4. Pedro A Vives, en *La ciudad...*; 1995:223
5. Ver: Omar Jaén Suárez; 1998; María del Carmen Mena García. 1998; Ángel Rubio; 1950 y Castellero Calvo; 1994.
6. Eduardo Tejeira Davis; 2001:84
7. Omar Jaén Suárez; 1998:273
8. Antología de la ciudad de Panamá; 1977:329
9. Ibid.
(bis) Samuel Haigh;1920
10. Citado por Tejeira Davis; 2001
11. Omar Jaén Suárez; 1998: 273
12. Méndez, Ignacio, s.f.:28
13. Ibid...; 263
(bis) Samuel Haigh;1920.
14. Por los artículos 15 y 18 del contrato Stephens- Paredes de 1850, la Compañía del Ferrocarril obtuvo 100.000 fanegadas (64.000 hectáreas) de tierras baldías, en las provincias de Panamá y Veraguas. Esta cantidad podía aumentarse en caso de que hubiese disponibilidad de tierras baldías. En 1867 el Contrato Totten-Gutiérrez de Lara ratificó estas concesiones.
15. Álvaro Uribe; 1989:27
16. Eduardo Tejeira Davis; 2001; 37
17. Memoria de Hacienda; 1878:16-20
18. Las bodegas se construían en los patios y traspatios de las casas y eran edificaciones temporales. Ver Ignacio Méndez, s.f.:20
19. *Gaceta de Panamá* N° 510 de 3 de junio de 1880: 3-4
20. Ibid...N° 15 de 19 de febrero de 1887:58-60

21. Ibid...N° 635 de 14 de enero de 1893: 25-27
22. Ibid...N° 818, de 8 de enero de 1895:1012-1015
23. Memoria de Hacienda de 1878: 21-29
24. *Gaceta de Panamá* N° 27: 106-107 y *Gaceta de Panamá* N° 28:110-112 de 26 y 30 de marzo de 1887
25. Ibid... N° 647 de 18 de marzo de 1893: 127-131
26. Véanse entre otras las solicitudes de indemnización de Hortensia J. De Alfaro; A. Jesurum(colón) ; Vicente Ojedis y José Hilario Cano en la memoria de la Secretaría de Fomento de 1908.
27. Informe del Jefe de Aseo de la capital de 31 de mayo de 1910. Memoria de Fomento de 1910.
28. Álvaro Uribe; 1989:34. Estas familias eran: Keith, Icaza, Hurtado, Arias, Obarrio, Espinosa, Paredes, Bermúdez, Alemán, de la Guardia, Lefebvre y Díaz.
29. Ibid...:20 y Memoria de la Secretaría de Hacienda de 1922.
30. Eduardo Tejeira Davis; 2001:118 y ss.
31. La República de Panamá. Su situación económica, financiera y comercial; su riqueza comercial e informaciones generales; 1924:51
32. Ibid...:124
33. Álvaro Uribe; 1989:20
34. Eduardo Tejeira Davis; 2001:52
35. Ricardo J. Bermúdez; 1969: 133-135.
36. Idem
37. Ángel Rubio; 1950:128-129
38. Ibid..., 93, 94
39. Ibid...166 y Ricardo J. Bermúdez; 1969:140. Las *blighted areas* (barrios podridos) definidos así por un grupo de planificadores urbanos estadounidenses eran aquellos que contenían edificios residenciales con pobres condiciones físicas y bajas rentas, ubicados en áreas cercanas al centro comercial y con vías de comunicación primitivas.
40. Ángel Rubio; 1950: 195.
(bis) Véanse Censos Nacionales de 1960
41. Memoria de la Secretaría de Fomento de 1910
42. Memoria de la Secretaría de Fomento de 1914
43. Memoria de la Secretaría de Fomento de 1912
44. Ibid...
45. Ibid...
46. Ibid...
47. Memoria de la Secretaría de Fomento de 1920
48. Acuerdos expedidos por el Consejo Municipal del Distrito de Panamá en 1924 y 1925: 64
49. Guillermo Andreve; 1929: 30-31
50. *Panamá y Zona del Canal. Panamá and Canal Zone*; 1932:3
51. *Tourist Guide Panama. Bridge of the Americas*; 1932:2
52. Eduardo Tejeira Davis; 2001:53.

Bibliografía

- Abbott, Willis, 1914, *Panamá and the Canal. In pictures and prose*. New York-London
- Acuerdos expedidos por el Consejo Municipal del distrito de Panamá en 1924 y 1925. Panamá.
- *Almanaque Panameño*. 1941
- *La vida del Istmo y del mundo en 1940*, Ed. Balboa, Panamá.
- Andreve, Guillermo, 1929, *Cómo atraer el turismo a Panamá*. Panamá
- *Antología de la ciudad de Panamá*. 1977. Panamá
- Araúz, Celestino Andrés y Pizzurno, Patricia. 1991. *El Panamá hispano*. 1501-1821. Panamá.
- Araúz, Celestino Andrés y Pizzurno, Patricia, 1993, *El Panamá colombiano, 1821-1903*, Panamá.
- *A trip Panama Canal*, 1911, Avery & Garrison. New Orleans.
- Bermúdez, Ricardo J., "La ciudad de Panamá y los fundamentos de su planificación futura", en *Revista Lotería*, vol.XIV, N° 165, agosto 1969.
- "Casco Viejo. La historia que aún se escribe", 1990, domingo, 18 de septiembre, *El Panamá América*.
- Castillero Calvo, Alfredo, 1999, *La ciudad imaginada. El Casco Viejo de Panamá*, Panamá.
- Castillero Calvo, Alfredo, 1994, *La vivienda colonial en Panamá. Historia de un sueño*. Panamá.
- Castillero Calvo, Alfredo, 2004, *Panamá la Vieja y el Casco Viejo*. Guías de UNESCO del patrimonio Mundial. Panamá
- Castro Stanzola, Harry, 1996, "Raíces", *La Prensa*, 19 de mayo.
- Censos Nacionales de 1960, VI de Población y II de Vivienda, Contraloría General de la República, Panamá, 1960.
- *El Libro de Oro* (The Golden Book. Das Goldebe Buch), 1926, Imprenta Nacional, Panamá.
- *Gaceta de Panamá*. 1887: 19 de febrero; 26, 28 y 30 de marzo; 1892: 25 de enero y 15 de agosto; 1893: 14 de enero y 18 de marzo.1895: 8 de enero.
- *Guía general de la República de Panamá*, 1931, Panamá.
- Gunner Schull, Helen; Marjorie Kingsland Woodruff y Yolanda Camarano de Sucre, 1957. *Living at the Crossroads. A guide to the Isthmus of Panama*. Publicación del Club Interamericano de Mujeres, Panamá.
- Haigh, Samuel, 1920, "Bosquejo de Buenos Aires, Chile y Perú". *La cultura argentina*, Administración General Vaccaro.
- Jaén Suárez, Omar, 1998, *La población del Istmo de Panamá. Siglos XVI-XX*. AECEI, Madrid, 2da.ed.
- Kagan, Richard, 2000, *Urban images of the Hispanic World. 1493-1793*. Yale University.
- El Comité de Publicidad y turismo de la Asociación del Comercio de Panamá, *La ciudad de Panamá. Su situación económica, financiera y comercial; su riqueza natural e informaciones generales*, 1924, Imprenta Nacional Panamá.
- Centro de Estudios Históricos Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, *La ciudad hispanoamericana. El sueño de un orden*, 1989, Madrid.
- López Guzmán, Rafael, 1995, "Urbanismo español en América: un modelo de transferencia", en *Vías de confluencia culturales, un patri-*

- monio común*, Popayán.
- Memoria de la Secretaría de Fomento: 1912;1914;1920;1922. Panamá
 - Memoria de la Secretaría de Hacienda del Estado Soberano de Panamá. 1878. Panamá
 - Mena García, María del Carmen, 1998, *La ciudad de Panamá en el siglo XVIII. Trazado urbano y técnica constructiva*. Panamá.
 - Méndez, Ignacio J., s.f. *La ciudad de Panamá a mediados del siglo XIX*. Universidad del Estado de Nueva York. New Paltz.
 - Mensaje del Presidente Arnulfo Arias Madrid ante la Asamblea Legislativa. 1950, 1° de octubre. Panamá.
 - *Panamá en 1915*, 1915, Editado por el *Diario de Panamá*. Panamá.
 - *Panamá y Zona del Canal. 1932-1936*. Editado por la Compañía Panameña de Publicidad. Panamá
 - Pizzurno, Patricia y Araúz, Celestino Andrés, 1996, *Estudios sobre el Panamá Republicano*. 1903-1989. Colombia
 - Pizzurno, Patricia, 2002, “La vida cotidiana del patriciado panameño a inicios del siglo XX”, revista *Tareas* N°112. Panamá.
 - Posadas, Francisco. 1899. *Directorio de la ciudad de Panamá*. Panamá.
 - Rubio, Ángel, 1948, *Callejero de la ciudad de Panamá*, Banco de Urbanización y Rehabilitación. Panamá.
 - Rubio, Ángel, 1950, *La ciudad de Panamá*. Panamá.
 - Scoullar, William, 1916-17, *El libro azul de Panamá*. Panamá
 - Tejeira Davis, Eduardo, 2001, *El Casco Antiguo de la ciudad de Panamá*, Pamplona.
 - *Tourist Guide Panama. Bridge of the Americas*, 1932, publicado por la Asociación Panameña de Comercio
 - Uribe, Álvaro, 1989, *La ciudad fragmentada*. CELA. Panamá
 - Vives, Pedro A., 1989, “Ciudad y territorio en América colonial”, en *La ciudad hispanoamericana. El sueño de un orden*, Madrid.
 - Wesley, Roy Tasco y asociados. s.f. *Datos sobre Panamá*. Panamá.

LA CONSTRUCCIÓN IMAGINARIA DEL LUGAR TURÍSTICO: KUNA YALA

**Xerardo Pereiro y
Cebaldo de León***

1. Turismo e imágenes o la construcción del paraíso

Las imágenes turísticas pueden ser pensadas de dos formas, una como objeto o contenido a estudiar y analizar en cuanto discurso ideológico sobre las identidades. Otra forma de entender las imágenes turísticas es como práctica social de los propios turistas, que construyen su propia mirada y que va a estar condicionada o no por la imagen *objetual* o de promoción turística de los destinos.

Desde la primera perspectiva, las imágenes turísticas son un instrumento ideológico de producción del exotismo y de la alteridad. En esa producción, el sistema turístico utiliza dispositivos mediáticos que organizan las relaciones modernas con lo exótico: filmes, diarios, revistas, publicidad, etc. De esta

* Profesores de la Universidad de Trás-os-Montes e Alto Douro, Portugal y de la Universidad de Córdoba, España, respectivamente.