

Testimonio de la muralla de la ciudad de Panamá

en la formación de la identidad panameña

Katti Osorio Ugarte¹

La muralla de Panamá fue testigo mudo de los cambios sociales y políticos de la ciudad de Panamá; del rechazo a las raíces hispanas en la búsqueda de reconocimiento e igualdad ante las potencias comerciales mundiales blancas y anglosajonas, y finalmente, del regreso a las raíces hispanas. La muralla jugó un papel significativo en la reivindicación cultural y en la búsqueda de lo nacional ante las presiones culturales del enclave de la Zona de Canal.

La ciudad de Panamá, amurallada por su importancia en el monopolio global

La ciudad de Panamá, capital de Tierra Firme, era una de las ciudades portuarias más importantes del imperio español. El ataque que sufrió la ciudad en 1671 amenazó seriamente la continuidad del

comercio global monopolista español; era vital restaurar las funciones logísticas, comerciales y portuarias de la ciudad, y reanudar las ferias de Portobelo lo antes posible. Una vez decidido el nuevo asiento de la ciudad y aprobada la mudanza mediante Real Cédula de 31 de octubre de 1672, la reina gobernadora Mariana de Austria autorizó a don Antonio Fernández de Córdoba, gobernador y capitán general de Tierra Firme, y presidente de la Real Audiencia de Panamá, que construyera una ciudadela, o la fortificación que le pareciera apropiada en el sitio que a los ingenieros y a él les pareciera más conveniente (García de Paredes 1954: 31). La solución de Fernández de Córdoba, ya presentada al Consejo de Indias en meses anteriores, consistió en una obra coronada; esto es, una muralla sólida que rodearía completamente la ciudad de Panamá por tierra y mar para perpetuar sus funciones estratégicas a salvo de ataques enemigos (García de Paredes 1954: 31).

La muralla definió la ciudad de Panamá en su nuevo asiento. Erigida sobre una roca impediría el asedio de barcos piratas de cierto calado y frenaría todo ataque por tierra. Tuvo siete baluartes, dos entradas principales

1. Katti Osorio Ugarte. Panamá. Completó con éxito su Máster en Conservación de Bienes Culturales con especialización en edificios y distritos históricos en Tokio y su Doctorado en Estudios del Patrimonio Mundial Cultural en la Universidad de Tsukuba. Sus principales intereses son la protección y conservación del patrimonio histórico, monumentos y ciudades históricas, su gestión y marco legal de protección. Actualmente es Sub-directora Nacional de Patrimonio Histórico del INAC.

(Puerta de Mar y Puerta de Tierra), y cinco postigos. Por razones desconocidas, el área destinada para intramuros no contempló la extensión adecuada para acoger a todos los pobladores, y así nació el arrabal de Santa Ana fuera del recinto amurallado y desprotegido. Aunque la división no era absoluta, en intramuros residía la élite blanca criolla; en el arrabal residían mestizos y negros de diversa jerarquía social, en su mayoría los estamentos más bajos². Entre intramuros y el arrabal estaba la Puerta de Tierra de la ciudad, que se cerraba a las seis de la tarde. Esta muralla era símbolo del poder Real, del dominio de la ciudad sobre el territorio y el mar circundante, y de las divisiones de la sociedad hispana. La muralla fue una inversión en la que no se escatimaron gastos; fue diseñada para resistir ataques piratas, y para que la tragedia de 1671 no se repitiera jamás. Sin embargo, con el cese de las rutas de los galeones y la apertura de la ruta del Cabo de Hornos en 1740, Panamá perdió su relevancia y entró en un largo periodo de decadencia económica.

Breve descripción del Frente de Tierra a mediados del siglo XIX

La muralla de Panamá contaba con un imponente Frente de Tierra armado de tres baluartes para la defensa terrestre.

2. En el panorama demográfico durante los siglos XVI al XIX, los negros (esclavos y libres) suplantaron a los aborígenes en la mayoría de las actividades laborales; sin embargo, persistió una estructura social de castas basada en creencias en la superioridad de la raza blanca, donde los mayores privilegios se otorgaban a los que se asemejaban más a los blancos (Lowe 2012: 18). La preparación laboral y la ideología también jugaron un papel en la jerarquización interna del arrabal a través de su historia (Pizzurno 2010: 48, 49, 61 – 63).

De izquierda a derecha de un observador situado en el arrabal de Santa Ana, estaban el Baluarte de Barlovento o de La Merced, erigido sobre un precipicio que daba a la playa; el baluarte Mano del Tigre o de Jesús al centro, con forma de diamante regular en todas sus caras, y el baluarte de San José. Las caras interiores de los baluartes laterales guardaban proporción geométrica con las caras laterales del baluarte de Jesús haciéndolo inexpugnable, pues el fuego cruzado de la artillería desde los baluartes no permitiría avance alguno al enemigo. La Puerta de Tierra estaba situada en el medio de la cortina entre el baluarte Mano del Tigre y el baluarte de Barlovento, protegida por éstos. El Frente de Tierra estaba rodeado por un foso seco; un puente o rampa conducía a la Puerta de Tierra³. El ingeniero militar Juan Manuel Zapatero señaló durante sus estudios de las fortificaciones panameñas que la Puerta de Tierra, cuya arquitectura era exponente de la transición renacentista a la barroca, era la pieza más atractiva y artística del recinto (Zapatero 1985: 158). El camino que cruzaba esta puerta, en aquel tiempo conexión de la ciudad con los caminos Real y de Cruces, arterias del triángulo estratégico, llegó a ser la actual Avenida Central. [Figura No.1 – Perspectiva Cavallera o Militar de la Puerta de Tierra de la Ciudad de Panamá, por el Ingeniero Militar Nicolás Rodríguez. Año 1747]

3. En la Perspectiva Cavallera o Militar de la Puerta de Tierra de la Ciudad de Panamá, fechada en 1747, se observa un revellín de tierra con una empalizada de madera, con su estacada y rastrillos protegiendo la aproximación a la ciudad, que luego fue demolido. Aún algunas personas recordarán el lugar llamado popularmente El Revellín, frente al antiguo Departamento Nacional de Investigaciones (DENI) en la Plaza de Arango.

Esta formidable defensa tenía un defecto: el arrabal estaba situado en terreno más alto que la ciudad, y desde la Plaza de Santa Ana se dominaba el baluarte de Barlovento. Aún hoy al dirigirse hacia la Iglesia de La Merced (que dominaba la entrada a intramuros cuando la muralla existía en ese punto), desde la Plaza de Santa Ana por la Avenida Central, es evidente que el trayecto va en descenso. Esta situación hacía vulnerable a la ciudad, en caso que enemigos utilizaran el arrabal para atrincherarse y atacar, por lo que la Audiencia de Panamá contempló la idea entre 1675 y 1680, de demoler el arrabal y mudar su población a intramuros, pero ese proyecto no se concretó. Esta semblanza de solidaridad con el arrabal no volvió a repetirse. (Mena García 1997: 381 – 383)

La ciudad hanseática y la negación de lo hispano

La élite criolla de la ciudad de Panamá se aferró durante mucho tiempo a la idea la ciudad hanseática, basada en modelos europeos según los cuales la ciudad de Panamá, por su posición geográfica, estaba predestinada a ser una ciudad eminentemente comercial; una ciudad basada en el intercambio, en lo internacional, y sobre todo en el culto a la cultura anglosajona. Según las teorías de la época, el modelo blanco y anglosajón era el ideal a ser alcanzado bajo la consigna “Orden y progreso”, civilización versus barbarie, del siglo XIX. El modelo europeo podía ser transplantado en América sin adaptación, blanquear a las masas con inmigración selecta anglosajona, y así transportar a América de la barbarie a la civilización (Pizzurno 2010: 34, 35). No

hay que olvidar que una vez decae el imperio español hasta su postración y pérdida de sus colonias, lo español pasó a ser percibido como atraso, decadencia, barbarie y hasta oscurantismo; todo lo negativo que se le pudo asignar, sin que los criollos mismos se percataran que las lacras del atraso atribuidas a España, tales como problemas administrativos, nepotismo, indolencia, especulación con fondos del Estado, y otras, habían sido ejecutadas por ellos mismos. La muralla de Panamá fue testigo mudo de estas transformaciones.

Durante la época departamental, especialmente con el Congreso Anfictiónico de 1826, la élite criolla de intramuros contemplaba la idea de Panamá como una ciudad hanseática. Colombia no prestó atención a las solicitudes de los panameños de crear las condiciones para establecer en Panamá un emporio comercial. Una de las necesidades principales para establecer el emporio comercial era una ruta transistmica expedita para el transporte de bienes y personas. Las ideas de Bolívar dieron cierta esperanza a la élite criolla capitalina panameña, cuando él ponderó a Panamá como la mejor elección para la capital del mundo en sus cartas de invitación al Congreso en 1824; pero El Libertador los desilusionó con su proyecto de Constitución Boliviana, que creaba el cargo de presidente vitalicio para la Gran Colombia; esto es, un dictador. Eso atentaba contra las aspiraciones autónomas de Panamá, donde el emporio comercial requería de libre comercio plenamente establecido en Panamá, y no podría estar sujeto a tan acusado centralismo. Los panameños se negaron a suscribir su apoyo e insistieron

en su propuesta de convertir al Istmo en un país hanseático. (Lasso 2004: 64). Por otro lado, ya se hablaba de la amenaza de la pardocracia, y el mismo Bolívar se admiraba de que la gente de color no se contentara con ser libre del yugo español, sino que exigiera igualdad de condiciones con los blancos (Pizzurno 2010: 49).

La Tajada de Sandía (1856): tensiones raciales latentes y profundas divisiones sociales

Con el descubrimiento de oro en California en 1848, se inició una gran afluencia de viajeros al Istmo de Panamá, ruta más corta y segura para llegar desde la costa Atlántica a California, en la costa del Pacífico de los Estados Unidos. Estos viajeros utilizaban la ruta del otrora Camino de Cruces, remontando el río Chagres en bote una parte del trayecto, recorriendo el resto a lomo de mula hasta Panamá. Con la construcción del Ferrocarril de Panamá entre Aspinwall (Colón) y la ciudad de Panamá, ésta última se benefició del influjo de viajeros con dólares americanos, que demoraban algunos días en ella antes de poder embarcarse rumbo a California; en temporada baja promediaban 25 mil personas y en temporada alta, 40 mil. La ciudad se densificó extraordinariamente; aumentó la oferta hotelera y de entretenimiento, y hubo auge comercial. Aún después que el primer ferrocarril transcontinental de Estados Unidos fuese inaugurado en 1869, y se convirtió en la primera opción de los viajeros a California, el dólar siguió circulando de forma paralela en el Istmo. Influyó en ello el transporte de mercancías por el ferrocarril transístmico, la presencia

militar estadounidense a consecuencia del Tratado Mallarino – Bidlack suscrito entre Estados Unidos y Colombia para mantener el orden público en el Istmo, e incluso el proyecto francés de construir un canal interoceánico a través de Panamá. La élite criolla en intramuros estableció relaciones comerciales y de parentesco con los inversionistas que se establecieron en Panamá. No olvidemos las tendencias del siglo XIX hacia el modelo blanco anglosajón como paradigma de industria y progreso, y su cultura como superior. La brecha entre las élites criollas y los “pardos” se ensanchó con la llegada de los trabajadores antillanos atraídos por el trabajo en la ruta de tránsito. Los criollos de color sufrieron las humillaciones de los aventureros y extranjeros blancos, y la presencia de los antillanos; todo esto exacerbó los problemas raciales.

Durante la época departamental, la muralla mantuvo su función militar; había soldados y guarniciones en los puestos militares de la muralla. La muralla y el foso estaban intactos. Con la llegada de los extranjeros, cuyas ideas excluyentes hacia las personas de color eran tajantes al punto de resistirse a acatar las órdenes de las autoridades locales si éstas eran personas de color, se reforzó y exacerbó el recelo de la élite criolla en intramuros hacia los negros y pardos, residentes mayoritarios del arrabal. Del otro lado de la muralla y el foso en el arrabal, residían no solamente personas de baja extracción social, sino también personajes prominentes de la política criolla liberal, como fue don Juan Mendoza, padre de Carlos A. Mendoza, quien nació en 1856. En ese año tuvo lugar el Incidente de la Tajada

de Sandía, en la estación de La Ciénaga (hoy, en el área del Mercado del Marisco a la entrada del Casco Antiguo de Panamá). El incidente giró en torno al enfrentamiento entre un frutero panameño y un viajero norteamericano por negarse éste a pagar una tajada de sandía que había tomado del puesto del frutero; el enfrentamiento degeneró en un motín entre aventureros norteamericanos y los panameños de color junto con otras nacionalidades latinoamericanas que se les unieron en la reyerta que dejó muertos y heridos. La refriega dio expresión a resentimientos acumulados en el arrabal contra la presión extranjera, tanto social como económica⁴. Parece incongruente que, aunque el incidente de la Tajada de Sandía estremeció los temores de los residentes de intramuros sobre una “masacre de blancos” en un estallido racial, el Frente de Tierra de la muralla, barrera tangible entre intramuros, el arrabal y Las Ciénaga, haya sido demolido poco después. El Congreso de Panamá dictó una ley el 11 de octubre de 1856 que autorizó la venta y demolición del Frente de Tierra; allí la muralla se parceló y lo que no fue demolido, desapareció bajo las casas, o bajo los rellenos en el foso para trazar la Avenida “A”, la Avenida “B” y la Avenida Central. En 1869, la Compañía del Ferrocarril adquirió el tramo de muralla correspondiente al baluarte Mano del Tigre; en 1883 el empresario Ramón Arias Pérez compró la mayor parte de ese tramo a la Compañía del Ferrocarril a nombre de su

esposa, y allí construyeron varias casas de madera para alquiler, entre las cuales se encuentra la célebre Casa Boyacá, cuyo muro posterior es la contraescarpa del baluarte Mano del Tigre. La muralla había perdido su valor, no solo como elemento de defensa, sino como símbolo del dominio de la ciudad sobre el territorio circundante. Es probable que por las ideas prevalentes en el siglo XIX sobre el blanqueamiento de la población para mejorar la raza, y por la percepción de lo hispano como atrasado, las murallas perdieran su valor representativo y simbólico en el periodo departamental, convirtiéndose en un anacronismo. El espacio que ocupara el Frente de Tierra se urbanizó y la ciudad se hizo permeable a las influencias e intercambios culturales; entre 1851 y 1852 la población aumentó de 5 mil a 10 mil personas. En 1886 con los trabajos del Canal Francés, quedaba poco del Frente de Tierra; el foso y la explanada estaban urbanizados; la Avenida “B” y la Avenida Central habían adquirido su forma actual; y la población había alcanzado las 30 mil personas en la ciudad de Panamá en 1885. (Chapman 1996: 1, 2) (Mack 1978: 129 – 153) (Mena García 1997: 385) (Pizzurno 2010: 52, 55) (Jaén 1979: 32) (Tejeira 2007: 230, 231).

Lincoln y el país de negros

En un curioso episodio y nueva decepción para la élite criolla de intramuros, el presidente Abraham Lincoln tuvo la idea en el periodo de 1862 a 1864, de abrir colonias de negros estadounidenses libertos en Chiriquí, donde se establecerían en tierras de una compañía norteamericana llamada Chiriquí Improvement Company, dedicada

4. Testigos señalaron como posibles causas de la reyerta generalizada, la finalización del ferrocarril y su impacto sobre los arrieros, que perdieron sus trabajos; y los intentos de la Railroad Company de reclamar propiedad sobre La Ciénaga (McGuiness 2003: 74)

a la explotación de minas de carbón de piedra y otros productos. La compañía resultó ser una estafa. Por demás, la visión norteamericana de Panamá como un país de negros y por ende presa de la barbarie, puesta en evidencia por el episodio, fue un golpe al orgullo de la élite criolla de Intramuros, que se opuso enérgicamente al proyecto e hizo saber a Lincoln que la primera clase del país era descendiente de los conquistadores españoles, no mestiza; educada y aristocrática. Así, la élite criolla identificaba al país solamente con sí mismos. (Mack 1978: 264-266) (Pizzurno 2010: 59)

La Guerra de los Mil Días (1899 – 1902) y la postración económica

La guerra civil colombiana llamada, la Guerra de los Mil Días, fue una gran tragedia para el Istmo, pues conllevó grandes gastos y pérdidas materiales y de vidas humanas, así como una inflación descomunal. Colombia recurrió a diversos mecanismos para sufragar los gastos de la guerra, incluyendo emitir papel moneda de una manera alarmante. El tipo de cambio se disparó; la hiperinflación producida alcanzó niveles exorbitantes, y la producción agrícola e industrial se desquició. En el año de 1902, la hiperinflación ya había sumido a Panamá en una profunda depresión económica, empeorada por la destrucción traída por la guerra, las exacciones del gobierno para sufragar la guerra y por los estragos económicos y morales que fueron consecuencia de la hiperinflación (Chapman 1996: 2).

La nueva república y el enclave de la Zona del Canal: la quinta frontera

En 1903, Panamá estaba postrada económicamente como resultado de la hiperinflación colombiana, como hemos visto. Después del estrepitoso fracaso del Canal Francés, y la tragedia de la Guerra de los Mil Días, la oportunidad de separarse de Colombia con el apoyo de los Estados Unidos, ponía nuevamente al alcance de la élite criolla de intramuros el establecimiento de un país hanseático; complementado con la anhelada ruta expedita a través del Istmo; esta vez, un canal interoceánico, que Estados Unidos habría de construir. Sin embargo, los primeros años de la república estuvieron llenos de desengaños para la élite criolla. El proyecto hanseático de la ciudad de Panamá se alejó nuevamente con el establecimiento de la Zona del Canal, y el derecho de intervención de Estados Unidos en suelo panameño cimentados en la Convención del Canal Ístmico de 1904, el desarme de la Policía Nacional, y la Tarifa Dingley que establecía altos impuestos para los comerciantes panameños en la Zona del Canal, tarifa que fue luego abrogada por el Convenio Taft de 1905 (Conniff 2004: 25); aunque en las décadas siguientes, resurgieron las limitaciones a los comerciantes panameños para comerciar en la Zona del Canal, donde funcionaban exclusivos comisariatos. Ya en 1856, Justo Arosemena había observado con amargura que el desprecio norteamericano por los panameños no era cuestión de color, sino de raza, específicamente, hispana; que los norteamericanos nunca considerarían civilizados a los panameños, por más blancos y educados que fueran (Pizzurno

2010: 58). El gobierno norteamericano deseaba estabilidad monetaria en Panamá para facilitar las operaciones de la Comisión del Canal Ístmico. La situación de postración económica en Panamá causada por la Guerra de los Mil Días aclaró en parte, por qué los panameños estuvieron dispuestos a acogerse al Convenio Monetario de 1904 negociado por el Secretario de Guerra norteamericano William H. Taft. Este convenio estableció el patrón de oro en Panamá, la circulación del dólar estadounidense como moneda de curso legal, así como dio curso legal a la moneda panameña en la Zona del Canal y su uso por la Comisión del Canal Ístmico; retiró la moneda colombiana y estableció un mecanismo para mantener la paridad de las monedas de plata, con la colaboración de la Comisión del Canal Ístmico. (Chapman 1996: 3 – 5). También, facilitó el establecimiento del racismo ⁵ “de hecho” en la Zona del Canal, con los sistemas de clasificación *Gold Roll*, planilla para los blancos estadounidenses pagada en dólares de oro, y *Silver Roll*, planilla para personas de color, blancos europeos y panameños ⁶, pagada en plata panameña.

En otro caso de civilización versus barbarie, las ciudades de Panamá y Colón, enquistadas dentro de la Zona del Canal, estaban sujetas a las normas sanitarias dictadas por el empleado de sanidad⁷,

5. Es notable que la Ley No.6 de 11 de marzo de 1904 prohibía la inmigración de chinos, turcos y sirios al territorio de la República de Panamá. No olvidemos que la discriminación racial estaba presente en el Istmo desde tiempos coloniales.

6. Algunos miembros de la élite criolla fueron admitidos en el *Gold Roll* en la década de 1940 (Pizzurno 2010: 191), quizás para mantener la cooperación de la élite criolla.

7. Específicamente, el Decreto No.23 de 8 de julio

Coronel William Gorgas. A un costo de 6.5 millones de dólares para Panamá en un plazo de 60 años, las autoridades norteamericanas “civilizaron” a la ciudad de Panamá construyendo el acueducto (1905), el sistema de alcantarillado, y pavimentando las calles (otrora calles de tierra unas, y canto rodado otras) (Araúz y Pizzurno 2003: 110). Se forzó la adopción del uso de excusados mediante un decreto ⁸ en 1913, así como saneó el paisaje, erradicando mosquitos portadores de malaria y fiebre amarilla (Mack 1978: 515).

La muralla era apenas visible; unos tramos suyos fueron demolidos, otros desaparecieron bajo las casas que los utilizaron como cimientos; sin embargo, lo que quedaba era perfectamente utilizable en la búsqueda de reafirmación cultural. Lo hispano empezó a lucir señorial visto en retrospectiva ante el avasallamiento cultural norteamericano. Durante estos años, Doña Amelia Denis de Icaza escribió su poema icónico **Al Cerro Ancón** durante una visita a Panamá en 1906 desde Nicaragua, donde residía desde 1894; la poesía sería publicada en su libro **Hojas Secas** en 1926. Gaspar Octavio Hernández escribió su **Canto a la**

de 1904, autorizó al “Jefe del Cuerpo de Sanidad de la Comisión del Canal Ístmico señor Coronel Gorgas” para asumir la dirección de todo lo concerniente a la salubridad en las ciudades de Panamá y Colón, dictar reglamentos y disposiciones, e imponer multas y castigos, ejecutados por las autoridades panameñas.

8. El Decreto No.14 de 15 de marzo de 1913 estableció el reglamento de construcciones para las ciudades de Panamá y Colón, con minuciosas medidas de salubridad pública, entre ellas la obligación de tener en las casas un excusado por cada familia, un sumidero y un baño; en hoteles, un excusado por cada 15 personas y un baño por cada 25 personas; entre otras múltiples disposiciones.

Bandera, en fecha imprecisa; el poeta falleció en 1918. Ricardo Miró, durante su estancia como Cónsul en Europa, escribió **Patria**, en 1909. Durante estos años de reflexión se creó la primera ley de conservación de sitios históricos que preservaba fortalezas coloniales españolas ⁹ dentro de la Zona del Canal en una expresión de primacía sobre la autoridad zoneíta. Le siguió la Ley No. 12 de 19 de octubre de 1912, que declaró “monumento público” a las ruinas de Panamá Viejo. La Exposición Nacional Conmemorativa del Descubrimiento del Mar del Sur (1914 – 1915); la versión oficial de la Historia de Panamá, encargada a Juan B. Sosa y Enrique J. Arce y publicada en 1911, reforzaban vínculos hispanos. La Ley No. 2 de 8 de enero de 1920 destinó la antigua Plaza de Armas ubicada en el baluarte de Chiriquí para hacer en ella un monumento conmemorativo a los franceses precursores de la obra del Canal de Panamá, y declaró “monumento nacional el conjunto de obras que forman las murallas que rodean la plaza de que trata esta Ley”, entre otras disposiciones en este sentido. Así, un baluarte de la muralla de Panamá salió del olvido para ser monumento nacional, y además el sitio del homenaje que Panamá rindió a los franceses de Lesseps, no a los norteamericanos que habían culminado las obras de construcción del Canal de Panamá apenas seis años antes. Dos décadas más

tarde, los restos del baluarte Mano del Tigre, con su tramo del foso y contraescarpa, fueron declarados monumento nacional mediante el Decreto de Gabinete No. 537 de 22 de octubre de 1941; otra reafirmación de la cultura hispana y el pasado heroico de la ciudad de Panamá. La Academia Panameña de la Historia (1923), el Archivo Nacional de Panamá (1924), el monumento a Vasco Núñez de Balboa (1924), el Museo Nacional (1925) y La Academia Panameña de la Lengua (1926) reafirmaron también vínculos con el legado hispano.

A lo largo del límite entre la Zona del Canal y la ciudad de Panamá creció un cinturón de inquilinatos de madera propiedad de casatenientes panameños, donde se apretujaron los trabajadores antillanos que no residían en la Zona del Canal (Osorio 2010: 991 - 993); así como casinos y casas de prostitución, actividades prohibidas en la Zona del Canal, especialmente a lo largo del límite entre ésta y la ciudad de Panamá: la Avenida 4 de Julio, o Avenida Tívoli, una de las principales arterias comerciales de la ciudad. Allí se alineaban almacenes y centros de diversión orientados a clientes estadounidenses, como el conjunto de edificios Patio Rochet construidos entre 1941 y 1947, que aún se conservan. La búsqueda de expresión patriótica en la poesía también avanzaba; Demetrio Korsi publicó **Incidente de Cumbia**, en 1929, poema revelador de la animadversión al norteamericano por la clase popular; en 1947 el poeta obrero Demetrio Herrera Sevillano publicó las poesías **Cuartos**, reflejando las crudas condiciones de vida en las casas de inquilinato, y **Paisano mío, Panameño**; Tu siempre dices, sí, aguda crítica social. La

9. En 1908 apareció la Ley No. 61 de 31 de diciembre de 1908, la cual se ocupaba de “la conservación en buen estado de los históricos castillos de Chagres y Portobelo, y de la Basílica de Natá, de manera que no se altere su aspecto actual ni se modifique de manera alguna el estilo de su construcción”; ley simbólica, pues el castillo San Lorenzo El Real de Chagres se encontraba dentro de la Zona del Canal, fuera de la jurisdicción panameña.

famosa cerca que dividió la Zona del Canal de la Ciudad de Panamá fue erigida en 1959 (Tejeira 2007: 251). Era otra clase de muralla, de materiales más ligeros, pero igualmente divisoria y presuntamente insalvable. A ella se aproximó una delegación de estudiantes del Instituto Nacional portando la bandera panameña, junto con un grupo que les acompañaba, el día 9 de enero de 1964. En esta ocasión no se trató de un grupo de élite criolla, o de un grupo de tal o cual color; era el pueblo panameño con la bandera nacional en alto, reclamando soberanía en la franja canalera.

Bibliografía

- Araúz, Celestino; Pizzurno, Patricia. 2006. "La construcción del Canal de Panamá," 1909 - 1914. En *Mesoamérica* No.45 (enero - diciembre de 2003). Páginas 100 - 130. Internet. Disponible en, <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2397531>. Consultado en enero de 2013.
- Chapman, Guillermo. 1996. "Las raíces históricas y legales del dólar en Panamá." En *Seminar: Alternative Exchange Rate Regimes for the Region*. Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Internet. Disponible en, http://www.iadb.org/es/investigacion-y-datos/detalles-de-evento,3201.html?sm_id=26&ev_id=18. Consultado en julio de 1999.
- Conniff, Michael L. 2004. "Panamá durante la época de construcción del canal norteamericano." En *Historia General de Panamá*, Volumen III, Tomo I - El Siglo XIX. Primera Edición. Comité Nacional del Centenario de la República, Ministerio de la Presidencia de la República, Panamá.
- García de Paredes, Luis E. 1954. "Mudanza, traslado y reconstrucción de la ciudad de Panamá en 1673." Conferencia dictada en la Universidad de Panamá el 13 de agosto de 1954. Concejo Municipal de Panamá. Panamá.
- Jaén Suárez, Omar. 1979. *La población del Istmo de Panamá, del siglo XVI al siglo XX*. 2ª Edición. Instituto Nacional de Cultura. Impresora La Nación. Panamá.
- Lasso, Marixa. 2004. "La crisis política post-independentista: 1821 - 1841." En *Historia General de Panamá*, Volumen II - El Siglo XIX. Primera Edición. Comité Nacional del Centenario de la República, Ministerio de la Presidencia de la República de Panamá. Panamá.
- Lowe de Goodin, Melva. 2012. *Afrodescendientes en el Istmo de Panamá, 1501-2012*. Sociedad de Amigos del Museo Afroantillano de Panamá (SAMAAP). Editora Sibauste, S.A. Panamá.
- Mena García, Carmen. 1997. *Revista de Indias*, 1997, vol. LVII, número 210. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Disponible en, <http://revistadeindias.revistas.csic.es>. Consultado en febrero de 2013.
- Mack, Gerstle. 1978. *La tierra dividida*. Primera edición en Español. Editorial Universitaria. Panamá.
- McGuinness, Aims. 2003. En, *Mesoamérica* No.45 (enero - diciembre de 2003). Páginas 66 - 84. Disponible en, <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2403176>. Consultado en enero de 2013.
- Osorio, Katti. 2010. "Research on Timber Frame Buildings in Panama City - Part 1. A Tailored Image of National Heritage and its Influence on Conservation." En *Journal*

- of *Archit. Plann.* , No. 650 , p.989 , Apr. 2010. Idioma inglés. Architectural Institute of Japan. Tokyo, Japan. Páginas 989 – 995.
- Pizzurno, Patricia. 2010. *Memorias e imaginarios de identidad y raza en Panamá siglos XIX y XX*. Primera edición. Colección Ricardo Miró. Editorial Mariano Arosemena. Panamá. 312 páginas.
- Tejeira Davis, Eduardo. 2007. Panamá - *Guía de arquitectura y paisaje / An Architectural and Landscape Guide*. Edición bilingüe, 1ª Edición. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes; Panamá: Instituto Panameño de Turismo.
- Zapatero, Juan Manuel. 1985. *Historia del Castillo San Lorenzo El Real de Chagre*. Comisión de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo (CEHOPU) y Servicio Histórico Militar (SHM) del Ministerio de Defensa. Madrid, España. 300 páginas.
- Figura No.1: (Zapatero 1985: 165)