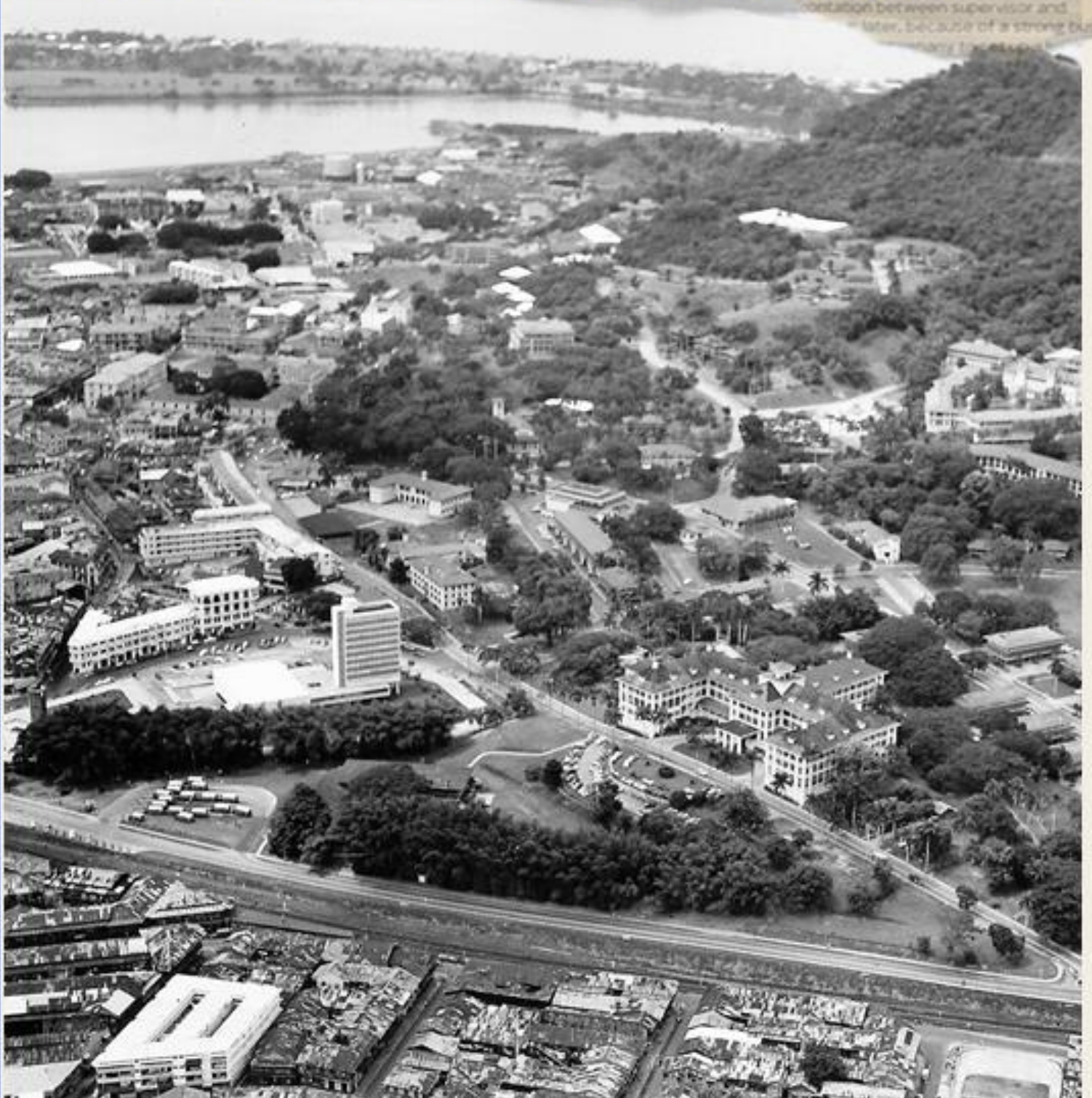




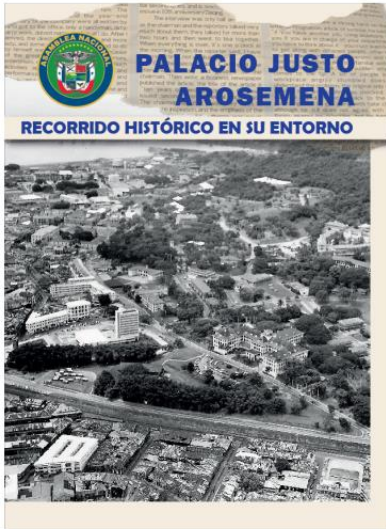
PALACIO JUSTO AROSEMENA

RECORRIDO HISTÓRICO EN SU ENTORNO



PALACIO JUSTO AROSEMENA RECORRIDO HISTÓRICO EN SU ENTORNO

PALACIO JUSTO AROSEMENA RECORRIDO HISTÓRICO EN SU ENTORNO



Arte de Cubierta y Diagramación

Gibellys Corella

Impreso por la Asamblea Nacional

Contenido impreso mediante mecánica digital láser, en papel
bond pegado, cubierta en Cartulina sulfito e impresión láser.

Tiraje: 70 ejemplares



Imprenta de la Asamblea Nacional
Edificio 356, calle Mamey,
Ancón, ciudad de Panamá.
Tel: (507)512-8109

The image shows the Palacio Justo Arosemena, a large, multi-story building with a grid-like facade of windows. A flag with a white field, a red horizontal stripe, and a black triangle with a white star is flying in the foreground. The building is set against a blue sky with light clouds. A circular emblem is visible on the right side of the building's facade.

PALACIO JUSTO AROSEMENA, RECORRIDO HISTÓRICO EN SU ENTORNO

Elaborado por la Secretaría Técnica de Infraestructura Pública
Secretaría Técnica Licenciada Seika Pérez de Solís

Fotografía cortesía de
Ingeniero Rogers Berroa Hernández

Autores y compiladores:
Ingeniero Roberto Rubio Del Cid
Arquitecta Lucy R. de Aldrete
Licenciado Jaime Marthe Martínez

**PALACIO JUSTO AROSEMENA,
RECORRIDO HISTÓRICO EN SU ENTORNO**

ÍNDICE

Dedicatoria.....	5
Prólogo	6
Presentación de la Ley 33 de 2006	15
Plano de la ciudad de Panamá	17
Relatos fotográficos sobre sitios y hechos históricos desde 1855 hasta 2023, relacionados con la Ley 33 de 2006	
Puente de Calidonia	21
Primer ferrocarril transístmico	37
Terminales del ferrocarril.....	39
1.Barrio de La Ciénaga.....	39
2.Antigua barraca del ejército colombiano.....	41
3.Frente a la Plaza 5 de Mayo – Museo Reina Torres de Araúz.....	50
La Trinchera, posteriormente Plaza 5 de Mayo	71
1.El incendio del Polvorín	80
Edificios colindantes al Palacio Justo Arosemena.....	107
1.Casa Müller.....	107
1.1 Movimiento Inquilinario.....	110
2.Hotel Tívoli.....	125
3.Century Club.....	145
4.Biblioteca Eusebio Antonio Morales.....	153

Sucesos y lugares que cimentaron nuestra nacionalidad161

1.Palacio Justo Arosemena	161
2.Parque Remón Cantera	171
3.Triángulo y avenida Shaler	179
4.Instituto Nacional de Panamá	187
4.1. Mural Neptuno Encadenado	196
5.Gestas Patrióticas del Pueblo Panameño.	203
5.1 Operación Soberanía	203
5.2 Operación Siembra de Banderas	205
5.3 Gesta del 9, 10 y 11 de Enero del año 1964.....	208
5.4 Mártires caídos los días 9, 10 y 11 de Enero del año 1964.....	214
5.5 Monumentos en Honor a los Mártires	218

Calles y avenidas adyacentes al Palacio Justo Arosemena222

1.Avenida Central-España	222
2.Avenida de Los Mártires	223

**Fotos aéreas que permiten apreciar el
Conjunto Monumental Histórico contemplado
en la Ley 33 de 2006, en décadas pasadas.....228**

Créditos y referencias bibliográficas
.....236

DEDICATORIA

El presente documento histórico y fotográfico elaborado por la Asamblea Nacional, rinde homenaje a las luchas reivindicadoras, al pensamiento democrático y a la perseverancia nacionalista con arraigo en el arrabal santanero que, el 26 de julio cumplió 350 años.

El arrabal santanero en conjunto con el elitista barrio de San Felipe y la Villa de Todos los Santos, constituye el asidero de la nacionalidad, en cuyos atrios se ha forjado la esencia de la panameñidad, misma que pese a constituir una mezcla de razas, creencias religiosas, costumbres y tradiciones culturales, ha logrado convivir de manera pacífica en aras de lograr la construcción de un futuro promisorio.

Expresamos nuestras más sinceras felicitaciones al arrabal santanero, a su gente, y a su historia; así como al cúmulo de pensamientos y manifestaciones populares que celebramos y rescatamos mediante las excertas legales que han ofrecido la oportunidad de afianzar su progreso.

Atentamente,

Doctor Crispiano Adames Navarro
Honorable Diputado
Circuito 8-3

PRÓLOGO

PALACIO JUSTO AROSEMENA,
RECORRIDO HISTÓRICO EN SU ENTORNO

El arrabal santanero o La Poblada, sitio geográfico que constituyó el asentamiento humano de los grupos sociales que realizaron distintas faenas y trabajos domésticos para las distinguidas familias que dieron origen a la ciudad de Panamá La Vieja, cumplió 350 años el 26 de julio del año 2023.

En opinión del arqueólogo señor Carlos Fitzgerald, consultor del Patronato de Santa Ana, el arrabal estuvo lleno de contrastes. Se traficaron esclavos y se discriminó con violencia, pero también se incubó una incipiente clase media, se creó un único título nobiliario colonial en Panamá, el de Conde de Santa Ana, para Don Matheo de Izaguirre. A fines del siglo XVIII el arrabal fue la sede de una de las más importantes cofradías de afropanameños, antecedente desconocido en las narrativas de los movimientos sociales populares. En ese contexto se produce el crecimiento de Santa Ana, hasta convertirse en una pintoresca metrópoli pletórica de actividades productivas y artesanales que contrastaban con la rigidez elitista de intramuros.

Su antecedente se remonta a la refundación de la ciudad de Panamá el día sábado 21 de enero del año 1673, en una estrecha península conocida como el Sitio del Ancón, cuyo significado se deriva de su proximidad a una pequeña ensenada o de la tirada del ancla. El nuevo asentamiento no pudo contar con la totalidad de los 10 mil habitantes, pues muchos tomaron la decisión de trasladarse a sitios tan distantes como Penonomé, Natá de Los Caballeros o Las Tablas, entre otros.

El encargado de realizar las evaluaciones para la reubicación de la nueva ciudad, por disposición de la reina española Mariana de Austria, fue el gobernador Mariscal de Campo, señor Antonio Fernández de Córdoba y Mendoza, quien tras considerar lo costoso que resultaba la hazaña de reconstruir la incendiada ciudad, y luego de consultar a sus habitantes, tomó la decisión de llevarla a la pequeña península, por considerar que brindaba una mejor posición defensiva; esto a raíz de las malas experiencias vividas con el pirata señor Henry Morgan. Una vez realizada la mudanza, la ciudad fue amurallada gracias a los aportes realizados por algunos comerciantes y por el virreinato del Perú, pero no por motivaciones altruistas, sino para resguardar las riquezas provenientes de esas tierras, en su camino hacia España.

La estrecha península fue fácil de fortificar gracias a sus 16 hectáreas; sin embargo, no brindó las mismas comodidades que les ofreció Panamá La Vieja, con sus 59 hectáreas. Este hecho dio lugar a la creación de dos nuevos asentamientos en las faldas del cerro Ancón; la rodeada por murallas que se conoce en la actualidad como San Felipe y la que se ubicó en extramuros, o sea, La Poblada o el Arrabal de Santa Ana; nombre derivado de la antigua ermita de Santa Ana que estuvo a las afueras de Panamá La Vieja, camino de Puente del Rey, en donde se brindó protección y socorro oportuno a los indios y africanos, no solamente esclavos sino libertos. Dicha ermita también fue trasladada y reubicada en el nuevo barrio de Malambo, a las afuera de las murallas; localidad que recibió el mismo nombre de uno de los antiguos barrios que formó parte de la ciudad de Panamá La Vieja.

Según la definición de la Real Academia Española, el arrabal es un barrio fuera del recinto de la población a la que pertenece.



Puerta del arrabal de Santa Ana, que conducía hacia el barrio de San Felipe, estuvo ubicada al frente de la Iglesia de La Merced, donde hoy se encuentra la Mansión Arias Feraud, en la avenida Central - España

Durante el Panamá colonial y en gran parte de los años de la unión a Colombia se les llamó a los barrios de Santa Ana y Calidonia, “EL Arrabal”; dado que los habitantes blancos de San Felipe, desde el año 1673 se resguardaron dentro de una muralla de defensa que les separó del resto del nuevo emplazamiento en las faldas del cerro Ancón, hasta el año 1850, cuando el gobierno colombiano decretó su demolición. Esta particularidad les distinguió como una élite aislada que gozaba de más privilegios y les estimuló los sentimientos de superioridad racial y económica.

Transcurridos pocos años luego de la independencia de España, en el año 1821, se incrementa en el arrabal la coexistencia entre los diferentes grupos étnicos allí asentados; este accionar humano fue favorecido por la existencia del mercado, del intercambio comercial, del puerto y lo más importante, de la proximidad a los manantiales de agua fresca del “Chorrillo del Rey”, que sirvió para abastecer a toda la población.

Con el devenir del tiempo habrían de suceder en esos predios muchos de los hechos fortuitos y predestinados que dieron origen a la conciencia de clase y al nacionalismo, los cuales otorgaron al arrabal santanero otra dimensión, hasta fijar su impronta en cada uno de los movimientos políticos y sociales, sobre todo en aquellos acontecidos entre los siglos XIX y XX; cabe mencionar en este sentido el incidente de la Tajada de Sandía, fechado el 15 de abril del año 1856.

Sucedió de forma inesperada, en un día como cualquier otro, en las inmediaciones de la estación central del ferrocarril (administrada por los norteamericanos) en la ciudad de Panamá, en un lugar conocido como el barrio de La Ciénaga, (muy cercano al mercado de Mariscos en la Cinta Costera), y próximo a la playa de Peña Prieta. A ese lugar arribó un grupo de norteamericanos procedentes del puerto de Colón, quienes viajaron desde la costa atlántica de los Estados Unidos en el vapor Illinois, en su camino hacia California, la riquísima región aurífera descubierta en el año 1848.

En ese grupo se encontraban algunas personas en estado de ebriedad, entre ellos el señor Jack Oliver, quien consumió una tajada de sandía, y se negó a pagar los cinco centavos de su costo, al vendedor de frutas, el pariteño señor José Manuel Luna.

Aquello que en un principio podría parecer algo totalmente intrascendente, acabó convirtiéndose en una auténtica batalla campal, con el trágico saldo de varias personas fallecidas; 16 por parte de los norteamericanos y dos por parte de los panameños, mientras que los heridos sumaron 15 por los estadounidenses y 13 por el lado de los nacionales. Los incidentes se acompañaron de ingentes pérdidas materiales como resultado del saqueo realizado a los depósitos del ferrocarril y los negocios aledaños.

Por el lamentable incidente, el gobierno de los Estados Unidos presentó reclamos diplomáticos ante la cancillería de Nueva Granada, y luego de largas discusiones por el suceso, se concretó el pago de 584,603.16 dólares por vía de indemnización solamente para los norteamericanos, sin tomar en cuenta los otros reclamos por parte de franceses e ingleses, y sin estimar los perjuicios ocasionados a la integridad del istmo y a su reputación de pueblo civilizado.

En aquellos años, el barrio de La Ciénaga se localizaba entre “La Bajada de Sal Si Puedes” en calle 13 este, y las calles 14 y 15 este (entrada del Barrio Chino), con la avenida B al noroeste, y la calle Carlos A. Mendoza, sitio costero donde se ubicaba la playa Prieta. Durante la administración del doctor Belisario Porras en el año 1914, se realiza el relleno de la citada playa conocido como “El Javillo o Terraplén”. Esta área ha seguido recibiendo la intervención de la mano del hombre y se continuó con la práctica de ganar tierras al mar con la construcción de la Cinta Costera III.



Foto publicada en La Estrella de Panamá el día 14 de abril del año 2023. Artículo periodístico: Reclamo social, el incidente es más que una sandía. (Se aprecia al fondo el barrio de la Ciénega y la primera estación del ferrocarril)

Con el pasar del tiempo, tanto el carácter del arrabal como su espacio urbano se verían envueltos en una espiral de transformaciones, al punto de desafiar los paradigmas conocidos. Aquellos parajes habrían de atestiguar la explosión social que se produciría, de manera progresiva, desde de la temprana construcción del ferrocarril, pasando por los intentos de los franceses por excavar un canal interoceánico, hasta llegar a los esfuerzos realizados por los norteamericanos que lograron coronar el anhelo del rey Carlos V de España, al construir un paso entre los dos océanos. Este acontecimiento tuvo gran repercusión en los barrios aledaños a la línea del ferrocarril, Calidonia y El Marañón, que contaban con 800 personas, durante los primeros años de nuestra separación de Colombia, y alcanzaron unas 40 mil personas provenientes de distintas latitudes, motivadas principalmente por la aventura canalera que abrió sus puertas al mundo en el año 1914.

La primera estación del ferrocarril en la costa pacífica data del año 1855 y estuvo ubicada en el barrio de La Ciénega, luego, en el año 1887, fue trasladada a uno de los antiguos cuarteles utilizados por el ejército colombiano en las cercanías de la actual plaza Mahatma Gandhi; finalmente, se edifica el noble inmueble con estilo arquitectónico neoclásico que perdura hasta hoy y que se asemeja en gran medida a la antigua estación de Pensilvania, localizada en la ciudad de Nueva York. En otrora, la terminal fue uno de los sitios más concurridos de la ciudad, y constituyó en sí misma un polo de fomento para el desarrollo empresarial y el intercambio comercial, al punto que anticipó el empuje financiero y la relevancia internacional que años más tarde alcanzó el Canal de Panamá.

La terminal del ferrocarril estuvo administrada hasta el año 1960 por los Estados Unidos, cuando fue clausurada en cumplimiento del Tratado Remón-Eisenhower, firmado el 25 de enero del año 1955.

Ya en manos panameñas, se utilizó primeramente para alojar las oficinas del Instituto de Vivienda y Urbanismo (IVU); a partir del año 1976 albergó las salas del Museo del Hombre Panameño, que luego cambió su nombre al de Museo Antropológico Reina Torres de Araúz, en honor a la insigne investigadora fallecida en el año 1982. La estructura fue declarada monumento histórico mediante la Ley 37 de 22 de mayo del año 1996.

Dentro del contexto de la Guerra de Los Mil Días, desde el 21 al 26 de julio del año 1900, y que dejó una huella indeleble en el arrabal, se realizó la cruenta batalla del Puente de Calidonia, que terminó con la sangrienta derrota de los grupos liberales a manos del ejército conservador. Los enfrentamientos tuvieron lugar en las inmediaciones del edificio de la Asamblea Nacional y produjeron angustia, dolor y sufrimiento en todas las esferas sociales, especialmente entre los grupos humanos asentados en las inmediaciones.

Con dos cañones ubicados sobre el Puente de Calidonia y uno en la colina Tívoli (hoy Instituto Smithsonian de Investigaciones Tropicales), además de la fusilería colocada de forma estratégica, los conservadores logran vencer a metralla y cañonazos a los liberales, quienes quedaron atrapados en el embudo comprendido entre la loma de San Miguel, las faldas del cerro Ancón y el Puente de Calidonia; situación que se complicó aún más, debido a los manglares de Peña Prieta y a las orillas de La Ciénega, sobre la bahía de Panamá.

Ocasionado por el alza indiscriminada de los arrendamientos, surge en el año 1925 el Movimiento Inquilinario, con el propósito de hacer frente a la falta de comprensión y al mal manejo de los problemas sociales, por parte de las autoridades nacionales. Estas luchas reivindicadoras proporcionan a las masas de trabajadores y a las personas con anhelo de superación que, residían en los caserones de alquiler del arrabal, los elementos catalizadores que poco a poco van forjando el pensamiento nacionalista, diseminado a través de encendidos discursos, muy frecuentes por aquellas épocas en el parque de Santa Ana, por parte de prestantes figuras del quehacer político nacional, y también por los inspirados versos que surgieron de la pluma de los ilustres bardos panameños que, disfrutaron de la fresca brisa de verano, durante sus largos paseos por las empedradas y adoquinadas calles.

Las viviendas ubicadas principalmente en los barrios de El Chorrillo, San Miguel, Santa Ana, y El Maraón, en la ciudad de Panamá, y Rainbow City y Folk River, en Colón, estaban construidas con madera y techos de zinc; eran insalubres e incómodas y poseían sólo un par de retretes y baños comunes. Los caserones eran de propiedad privada, por lo que las clases populares que los habitaban se vieron obligadas a clamar por poner fin al alza indiscriminada en los precios de los arrendamientos, pero las autoridades desestimaron sus reclamos, y etiquetaron al movimiento de “subversivo”, y en lugar de resolver el problema, optaron por sofocarlo, lo que ocasionó la pérdida de vidas y la segunda gran intervención de las tropas norteamericanas desde el incidente de la Tajada de Sandía, en el año 1856.

Las tierras del arrabal representan el germen para muchos de los acontecimientos que forjaron nuestra historia, y sirven de sustento al Palacio Justo Arosemena, pilar fundamental en el desarrollo

y la construcción de la Nación, pues en esencia, permite amalgamar todas las corrientes políticas debidamente constituidas en la corporación denominada Asamblea Nacional, cuyos miembros son elegidos mediante postulación partidista o libre, a través de votación popular directa. Sus instalaciones ocupan un globo de terreno del conocido parque Roosevelt o Zoológico y Jardines De Lesseps, adyacente a la avenida de Los Mártires. A lo largo de la historia, este Órgano del Estado que, ejerce el poder legislativo, ha tenido varias ubicaciones y ha sido objeto de cambios no solo en su estructura física, sino también en los servicios que presta a los nacionales, pues está llamado a expedir las leyes necesarias para el cumplimiento de los fines y el ejercicio de las funciones del Estado en su conjunto.

El diseño del Palacio Justo Arosemena fue obra del arquitecto señor Ernesto De La Guardia III, y los trabajos de su construcción finalizaron el 1 de octubre del año 1956. La moderna fachada mereció una distinción internacional por parte de Miami Window-Corporation de los Estados Unidos, debido al diseño original de los ventanales insertos en la tupida trama estructural. Este edificio fue por muchos años el mejor su género, tanto en el Caribe como en Suramérica.

Con el pasar del tiempo, se precisó de la construcción de un nuevo edificio que permitiera alojar las oficinas de una mayor cantidad de diputados, así como de salones para realizar reuniones, un auditorio con mayor capacidad, áreas de estacionamiento para 340 automóviles y otras facilidades. Además, se adició un moderno sistema tecnológico para la comunicación, rociadores contra incendios, iluminación energética eficiente y vidrios dobles para la reducción del consumo de energía.

Los predios del Palacio Justo Arosemena han atestiguado sucesos tan conmovedores e inspiradores como el de la agresión militar norteamericana contra el pueblo panameño los días 9, 10 y 11 de enero del año 1964, originado por la movilización de los estudiantiles del Instituto Nacional que, exigían el respeto a la soberanía nacional. Ese día, los panameños reaccionaron tratando de entrar a la Zona del Canal sin armas y con el propósito de plantar banderas, pero fueron repelidos por el ejército de los Estados Unidos de América quienes, apostados en territorios de la Zona, disparaban sus fusiles de guerra y dieron muerte a veintiún civiles panameños desarmados, e hirieron alrededor de trescientos.





PRESENTACIÓN DE LA LEY 33 DE 2006

**Que declara Conjunto Monumental
Histórico los sitios y las edificaciones
situadas en un polígono ubicado en los
corregimientos de Calidonia y Ancón**

PLANO DE LA CIUDAD DE PANAMÁ 1920



PRESENTACIÓN DE LA LEY 33 DE 2006

Que declara Conjunto Monumental Histórico los sitios y las edificaciones situados en un polígono ubicado en los corregimientos de Calidonia y Ancón

La Ley en mención, iniciativa del entonces diputado señor Elías A. Castillo G., declara en sus artículos, 2, 3 y 4, una serie de monumentos históricos nacionales, entre ellos el Palacio Justo Arosemena, así como los espacios abiertos públicos que comprenden la plaza José Antonio Remón Cantera, la Plaza 5 de Mayo y la plaza Mahatma Gandhi (antiguamente plaza en honor a los mártires de la guerra de Los Mil Días), y los monumentos a los mártires del 9 de enero del año 1964, ubicados en la ciudad de Panamá.

En el contorno de este polígono ocurrieron acontecimientos y hechos históricos que han cimentado nuestra nacionalidad y afianzado la soberanía sobre la Zona del Canal de Panamá, revertida con los tratados Torrijos-Carter del año 1977.

Por constituir parte de nuestra nacionalidad y en razón de que, exponen valores culturales, arquitectónicos e históricos, se incluyen una serie de fotografías y relatos que detallan las edificaciones, calles y lugares ubicados dentro del área declarada Conjunto Monumental Histórico, tales como las estaciones de ferrocarril Transístmico (Panamá – Colón), el Puente de Calidonia, el hotel Tívoli, la Casa Müller, el Triángulo Shaler, la Biblioteca Eusebio A. Morales, el Century Club, y el Instituto Nacional de Panamá, por tratarse elementos forjadores de la conciencia soberana.

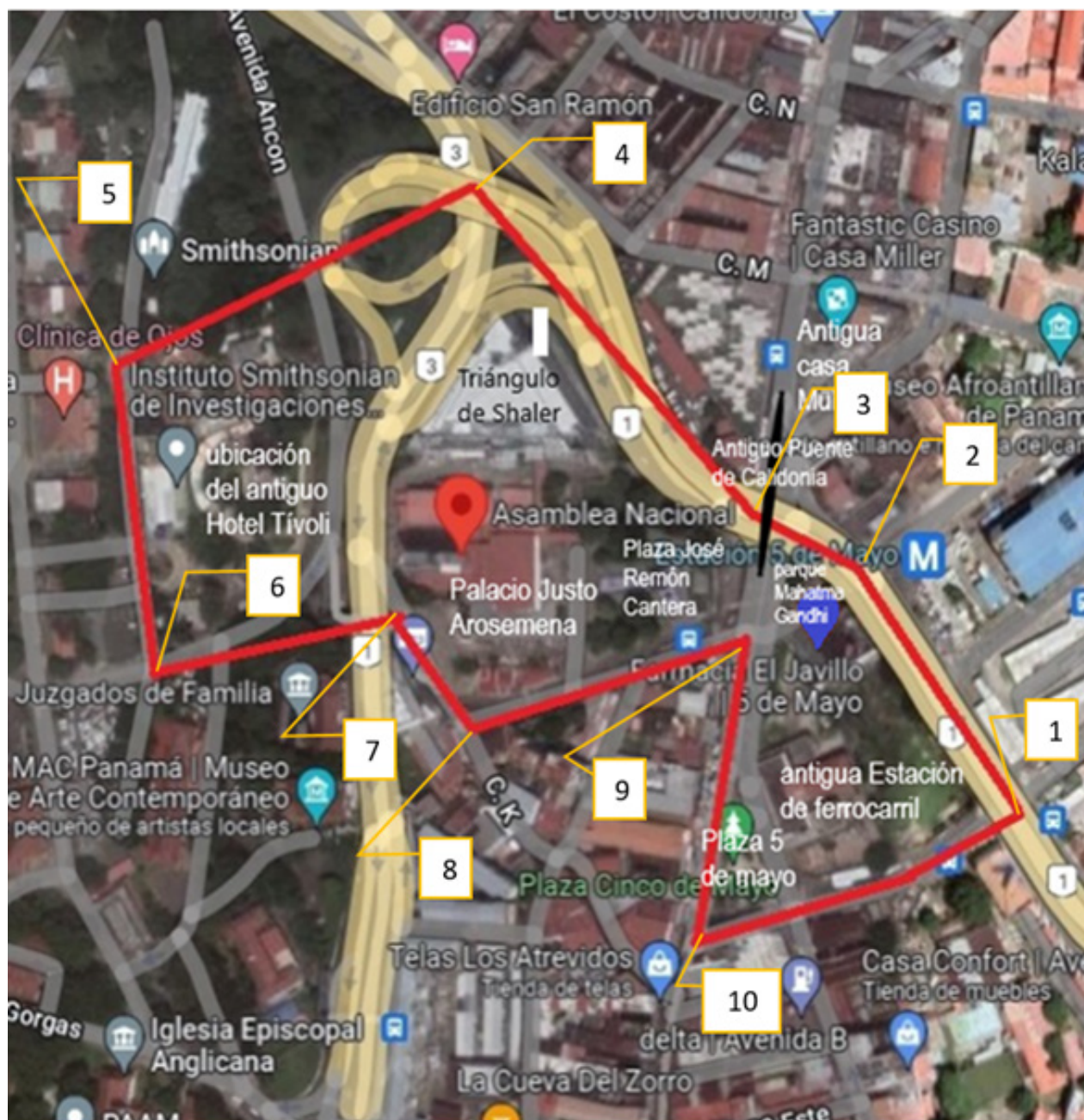
En el artículo 1 se describen los puntos que lo delimitan:

Artículo 1. Se declaran Conjunto Monumental Histórico los sitios y las edificaciones situados en las áreas comprendidas en un polígono ubicado en los corregimientos de Calidonia y Ancón, distrito de Panamá, provincia de Panamá, cuyos límites se describen a continuación:

Partiendo del **Punto 1**, ubicado en avenida México, entre la Escuela de Bellas Artes (Antigua Estación Central del Ferrocarril) y el Mercado Municipal de Artesanías, se sigue con rumbo Norte 17° Oeste hacia la avenida Justo Arosemena, una distancia de ciento cuarenta y cinco metros, hasta la parte frontal de la plaza Mahatma Gandhi, donde se localiza el **Punto 2**. Desde este Punto, se prosigue con rumbo Norte 55° Este una distancia de treinta y cinco metros, hasta la intersección de la avenida Justo Arosemena y avenida 3 de noviembre donde se localiza el **Punto 3**. Desde este Punto, se continúa por toda la avenida 3 de noviembre hasta llegar al estribo posterior derecho del puente elevado de esta vía y la intersección de la avenida de Los Mártires, donde se localiza el **Punto 4**. Desde este Punto, se sigue con rumbo Sur 87° Oeste una distancia de cien metros hasta la calle Francisco T. Morales, que limita con el Instituto Smithsonian, donde se localiza el **Punto 5**. Desde este Punto, se prosigue con rumbo Sur 42° Oeste una distancia de ciento veinticinco metros con dirección a la calle George Lore, en la parte de atrás del Instituto Smithsonian, donde se localiza el **Punto 6**. Desde este Punto, se continúa con rumbo Sur 4° Este una distancia de ciento cincuenta metros con dirección a la intersección de la

PALACIO JUSTO AROSEMENA, RECORRIDO HISTÓRICO EN SU ENTORNO

calle Francisco T. Morales y la calle George Lore, donde se localiza el **Punto 7**. Desde este Punto, se sigue con rumbo Norte 70° Este una distancia de ciento treinta y cinco metros con dirección a la intersección de la avenida de Los Mártires con calle L, donde se localiza el **Punto 8**. Desde este Punto, se continúa por toda la calle L hasta llegar a la intersección con la avenida Central, donde se localiza el **Punto 9**. Desde este Punto, se prosigue con rumbo Sur 31° Oeste una distancia de ciento sesenta metros hacia la avenida Central por el cordón de dicha avenida, hasta llegar a la intersección con la avenida México, donde se localiza el **Punto 10**. Desde este Punto, se sigue con rumbo Norte 76° Este una distancia de ciento quince metros por el cordón de la avenida México, hasta llegar el **Punto 1**, donde se inicia este polígono.



PLANO DE LA CIUDAD DE PANAMÁ 1920



Extraído de la sección obras digitalizadas de la Biblioteca Nacional Ernesto J. Castillero.

Para brindar una mayor comprensión sobre la ubicación de los lugares, calles y edificaciones registradas en las fotografías, se utilizan fragmentos del plano de la ciudad de Panamá y del poblado de Balboa en la Zona del Canal, confeccionado por el ingeniero Macario Solís. Claramente observable a mano izquierda se aprecian las líneas del ferrocarril y del terreno del parque Roosevelt o Zoológico y Jardines De Lesseps, hoy Palacio Justo Arosemena. Llama la atención que el plano registra el barrio de La Exposición, establecido en los primeros años de la década de 1920.



**RELATOS FOTOGRÁFICOS SOBRE SITIOS Y
HECHOS HISTÓRICOS DESDE 1855 HASTA EL
2023, RELACIONADOS CON LA LEY 33 DE 2006**



PUENTE DE CALIDONIA 1886 – 1920



1886

Foto tomada desde el actual barrio de San Miguel, hacia el parque de la Guerra de los Mil días, hoy parque Mahatma Ghandi (El Marañón). Al fondo, es posible observar el puente de Calidonia recién construido. Los ranchos a la derecha estaban ubicados en donde actualmente se encuentran las terminales del Servicio de Autobuses del Corregimiento de Ancón (S.A.C.A.) y de La Chorrera. Antiguamente, el lugar era conocido como Pueblo Nuevo de Calidonia. Las primeras líneas del ferrocarril tenían un ancho de 1.52 metros, en cumplimiento de las especificaciones establecidas para los trenes del sur de los Estados Unidos.



De manera casi imperceptible, en el lado izquierdo de la vía, es posible divisar uno de los rudimentarios postes del tendido telegráfico instalado entre los años 1855 y 1880, lo que convirtió al Istmo en uno de los primeros en Iberoamérica, después de Cuba y Chile, en tener un sistema de este tipo.

PALACIO JUSTO AROSEMENA, RECORRIDO HISTÓRICO EN SU ENTORNO

En esa época la línea telegráfica comunicaba solo las ciudades de Panamá y Colón, ya que la telegrafía estaba controlada por las compañías del Ferrocarril y la del Canal Interoceánico; por esa situación la sociedad era dependiente de estas dos empresas extranjeras.

El puente de Calidonia fue construido por la administración del ferrocarril en el año 1886 y demolido el 27 de enero del año 1920. La estructura se ubicó sobre el camino a Las Sabanas, por lo que compartió un segmento de la antigua ruta que seguía el camino de Cruces, hoy avenida Central-España, adyacente al edificio de la Caja de Ahorros, sucursal de Calidonia, diagonal al sitio donde estuvo el inmueble de inquilinato conocido como Casa Müller.

El paso a desnivel se erigió 31 años después de inaugurado el primer ferrocarril Transístmico de América que unió las ciudades de Panamá y Colón, y surgió en respuesta a las recomendaciones publicadas en algunos periódicos de la época, tales como el Star and Herald, con el propósito de evitar los accidentes y las posteriores lesiones que se pudieran ocasionar a causa de la imprudencia que cometían los peatones, caballos y los conductores de carretas y coches al cruzar la vía férrea.

El tramo sobre la avenida Central-España tenía una longitud estimada de 150 metros lineales, cuyos puntos de partida de la pendiente iniciaban desde la intersección con la actual calle L, hasta la mitad del lote donde estuvo ubicada la Casa Müller. La altura máxima libre aproximada era de 6 metros; esto en consideración de las dimensiones requeridas por los trenes de la época, que por ser de vapor poseían una chimenea; y también para facilitar el movimiento de los brazos de las grúas utilizadas para el mantenimiento de las vías y la movilización de los vagones averiados.



De esas grúas, aún se conserva en exhibición la No.176 fabricada por The Bucyrus Co., y se encuentra estacionada en la antigua estación del ferrocarril de Balboa, frente al edificio de la Administración del Canal de Panamá.



El juego de rieles existentes frente a la plazoleta Mahatma Ghandi, cada uno con un ancho de vía de 1.52 metros, y con una distancia de 5 metros entre ellos, permiten estimar que el ancho del arco o el paso libre bajo el puente era de 10 metros, si se considera que los hombros a cada lado de las vías median un metro de ancho. A la altura de la Caja de Ahorros en Calidonia y la vía Central-España, los rieles cruzaban en las coordenadas geográficas $8^{\circ} 57' 45.2664''$ norte y $79^{\circ} 32' 26.61''$ oeste.

**PALACIO JUSTO AROSEMENA,
RECORRIDO HISTÓRICO EN SU ENTORNO**



1880

Estas fotografías comparan dos ambientes, el de finales del siglo XIX, antes de la construcción del puente de Calidonia, donde muchos de los poblados asentados en el arrabal disfrutaban de mejores condiciones de vida, rodeados de una frondosa vegetación, riachuelos saludables y hasta de espacios para el sano esparcimiento; con el de inicios del siglo XX, cuando producto de un giro inesperado debido a la construcción del Canal, los predios se convirtieron en sitios insalubres con una alta densidad de población.



1908. *Guachapalí, El Marañón*



1900

Vista desde la rampa del Puente de Calidonia hacia las Sabanas (Cuchilla de Calidonia) recién construido con sus barandales de madera y piso o rodadura de tierra. Se observa la abundante vegetación que existía en la época, así como el caserío a la derecha, lugar donde años más tarde se construiría la Casa Müller.



PALACIO JUSTO AROSEMENA, RECORRIDO HISTÓRICO EN SU ENTORNO

El Puente de Calidonia fue el espacio de la cruenta batalla que se escenificó del 21 al 26 de julio del año 1900, debido al conflicto armado iniciado en Colombia y que luego se trasladó al Departamento de Panamá, conocido como la guerra de Los Mil Días (1899 y 1902). En ella, seiscientos panameños de ideales liberales perdieron sus vidas a manos del ejército colombiano, que brindó su apoyo al gobierno conservador. Los colombianos instalaron una batería de cañones sobre el puente, la cual respaldaron con fusiles ubicados en la colina Tívoli (hoy Instituto Smithsonian de Investigaciones Tropicales).



1900

Un soldado colombiano se apresta a encender la mecha de uno de los cañones sobre el Puente de Calidonia, apuntado en dirección al barrio de El Marañón y hacia la bahía de Panamá.

La mayor parte de los muertos quedaron esparcidos en las cercanías de las vías férreas, en un área que fue nombrada por el Consejo Municipal de Panamá con el nombre del Parque de los Mil Días, en memoria de los hombres caídos en combate.

Ese espacio que ha quedado olvidado y aislado entre el constante ir y venir de los automóviles, buses y el incesante caminar de los peatones, se conoce hoy como el ‘parque de Gandhi’, en honor al dirigente político, pacifista y pensador hindú Mahatma Gandhi, en cuyo centro se erige una estatua en su honor. En el año 1906, después de la guerra de Los Mil Días, la empresa del ferrocarril reconstruyó el puente.

En el año 1920, con el aumento de la población y del tránsito vehicular, el Puente de Calidonia dejó de cumplir su misión, por lo que fue demolido para dar paso a las exigencias de la modernidad; vías y aceras más amplias.



1900

Foto tomada desde el actual parque Mahatma Gandhi hacia el barrio de Pueblo Nuevo de Calidonia que se aprecia hacia el fondo y debajo del Puente. Dicho poblado se encontraba frente al actual barrio de San Miguel y se ubicaba en los terrenos que hoy ocupa la terminal de Servicio de Autobuses del Corregimiento de Ancón (S.A.C.A.) y La Chorrera, cercanos al Palacio Justo Arosemena.



Las viviendas ya contaban con el servicio de energía eléctrica.

En sus inicios la forma del puente era rectangular, poseía muros o parapetos que sostenían las vigas del viaducto y que estaban contruidos con rocas.

Obsérvese la intervención que se le realiza al túnel de drenaje pluvial en el área de los rieles del ferrocarril.



PALACIO JUSTO AROSEMENA, RECORRIDO HISTÓRICO EN SU ENTORNO



1906

Foto tomada desde el barrio de El Marañón, a inicios de la reconstrucción del Puente de Calidonia, que ya mostraba la gran extensión de la pendiente que permitió ofrecer un ángulo de fácil acceso. Al fondo, a la izquierda, se encuentra uno de los edificios que fue parte de los cuarteles del ejército colombiano, y que en el año 1887 empezó a funcionar como la segunda terminal del ferrocarril para el sector pacífico. Estuvo ubicado en las cercanías del actual parque Mahatma Gandhi. Este puente permitía que los trenes con destino hacia la ciudad de Colón y viceversa, circularan por debajo, y sobre él, los coches, carretas y peatones.



1906

Vista del Puente de Calidonia en dirección hacia la Plaza 5 de Mayo. Luego de la guerra de Los Mil Días, la empresa del Ferrocarril reconstruyó la estructura y la dotó del arco que lo caracterizó hasta su demolición en el año de 1920.



1910

Se observa la adición del paso peatonal, apoyado en sus extremos en marcos de madera.

Bajo el puente se distinguen los drenajes pluviales abiertos y las cercas que fueron colocadas por medidas de seguridad.

A través del arco del puente es posible apreciar las casas de inquilinato de El Marañón en Calidonia.

Las áreas pobladas tales como El Marañón, Pueblo Nuevo de Calidonia, San Miguel y Guachapalí, fueron los barrios obreros que dieron cobijo a la gran cantidad de inmigrantes provenientes de las islas de Las

Antillas, Barbados, Jamaica, Martinica, Santa Lucía y otros lugares para la construcción del Canal de Panamá. Con esta mano de obra, la población aumentó de 800 a 40,000 personas en solo unos meses.





1910

Desde lo alto del puente del ferrocarril, con vista hacia el barrio de Calidonia, se observa a su lado izquierdo el paso peatonal que se adicionó, y a la mano derecha, la recién construida e icónica Casa Müller, que estuvo ubicada entre la avenida Central-España y la calle 23 este, adyacente a la calle 24 este.

Seis años después de finalizada la guerra de Los Mil Días, la empresa del ferrocarril colocó cemento en la rodadura.





1911

La icónica Casa Müller (a la izquierda), muy bien ornamentada, con amplios pasillos, ventanales y puertas con tragaluz, pisos de gran altura, cómodas y amplias aceras techadas, en contraste con otras viviendas de alquiler que se observan a la derecha, con ropa tendida en sus balcones y con portales a desnivel, debido a la falta de drenaje pluvial.

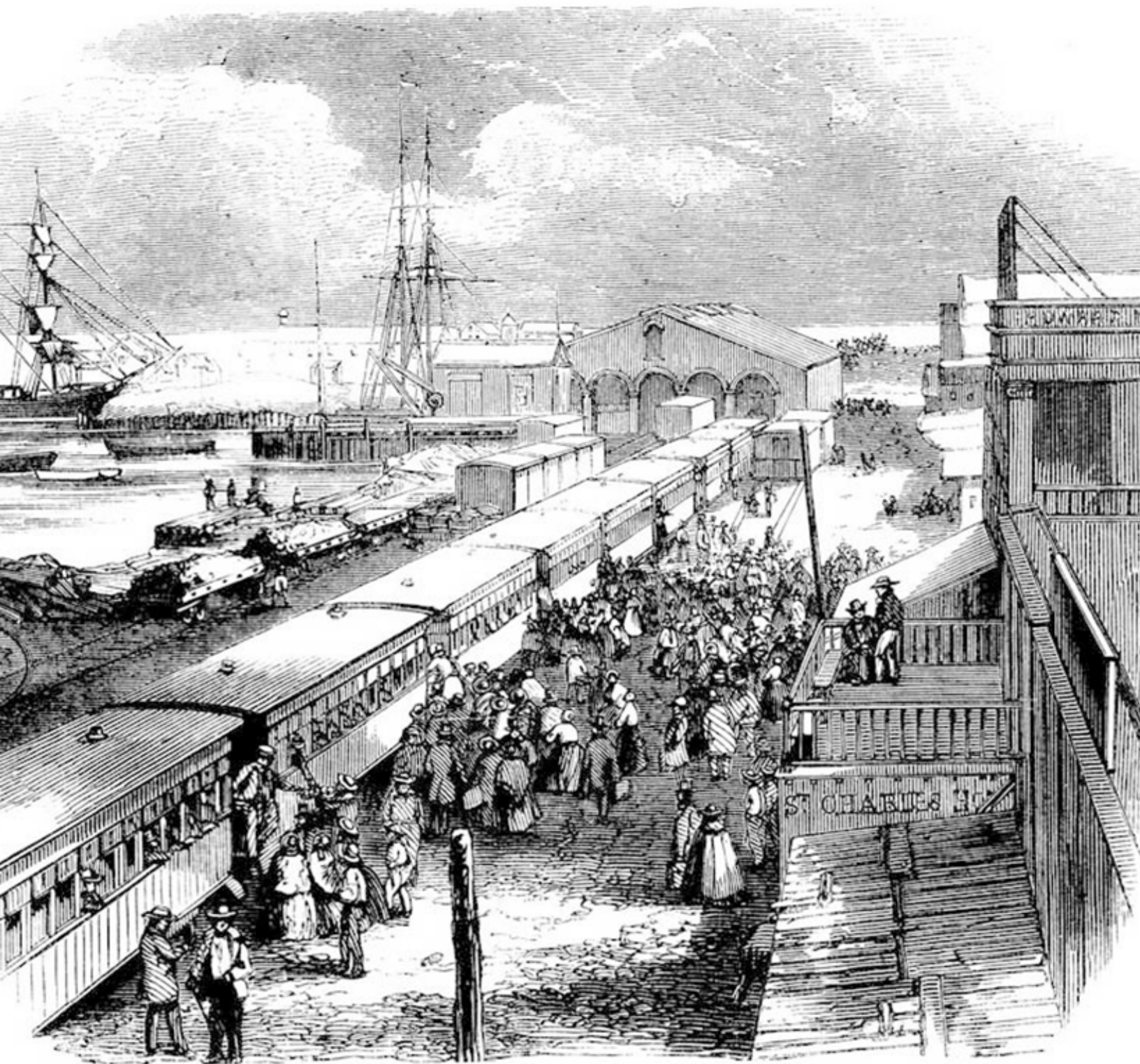
Se ilustran algunas particularidades de la época, la gran cantidad de personas que será la norma en el barrio de Calidonia, así como el uso de caballos y carretas por parte de las personas con más recursos.

Es palpable el compañerismo y la cordialidad de los habitantes que disfrutaban de entornos placenteros con más vegetación y calles mejor acabadas, por consiguiente, de una mejor calidad de vida; ya era posible observar el ancho que tendría la avenida Central-España.





Póster del año 1855 del Ferrocarril de Panamá



DEPARTURE FOR PANAMA.

El día 28 de enero del año 1855 el ferrocarril Interocéánico logra hacer su primer recorrido de costa a costa, al partir desde la ciudad de Colón



1875

Se aprecia al fondo el barrio de La Ciénega (actual barrio Chino) y a la derecha la primera estación del Ferrocarril Interocéánico y el muelle que fue el punto de partida de los botes hacia el puerto que estaba ubicado en la isla de Naos.



PRIMER FERROCARRIL TRANSÍSTMICO DE LAS AMÉRICAS – 1855

El 15 de abril del año 1850, el norteamericano John Stephens, firma con el secretario de Relaciones Exteriores de Nueva Granada, señor Victoriano De Diego Paredes, el convenio para la exploración y construcción de una vía férrea o una carretera, desde el océano Atlántico hasta el océano Pacífico.

Posteriormente, el señor Stephens se asoció con los señores Williams H. Aspinwall y Henry Chauncy, fundadores de la Panamá Rail Road Company, e iniciaron inmediatamente los trabajos, el día 2 de mayo del año 1850. Utilizaron como la terminal Atlántica una isla pantanosa que hoy es la actual ciudad de Colón y en el sector Pacífico, el lugar conocido como el barrio de La Ciénaga, adyacente a playa de Peña Prieta en la ciudad de Panamá.

Los trabajos duraron cinco años hasta el 27 de enero del año 1855, y durante su construcción se vencieron innumerables retos como montañas, pendientes, pantanos, terrenos con poca cimentación y, sobre todo, la lucha contra los mosquitos de la fiebre amarilla y la malaria, causantes de la pérdida de más de 12 mil vidas entre los trabajadores.

Una vez finalizada la construcción de los 77 kilómetros de vías, con una inversión de ocho millones de dólares en aquella época, hoy 257.9 millones de dólares, el ferrocarril se convirtió en el principal medio de transporte para los miles de personas que se dirigieron a las minas de oro en California. Previa la construcción del ferrocarril, la ruta utilizada era el camino de Cruces que se complementaba con el río Chagres, hasta alcanzar la costa Atlántica.

Durante sus mejores años la empresa del ferrocarril fue una de las más rentables del mundo, incluso llegó a repartir dividendos, en el año 1867, por una cifra récord que ascendió a 44%, aunque en el año 1869, bajó a 20%, debido a la entrada en funcionamiento del primer ferrocarril que comunicó las costas este y oeste de los Estados Unidos, perteneciente a la empresa Union Pacific Railroad. A partir de ese momento, la pérdida de mercado repercutió en los resultados financieros durante los años siguientes, que no fueron tan favorables, y se registró un pico muy bajo en el año 1870, de tan sólo 3%, para nivelarse entre 9 y 16% en los seis años siguientes.

Por muchos años la Panamá Railroad Company transportó casi la totalidad del oro que se extrajo en California, llegando a registrarse entre 1855 y 1867 un total equivalente a 700 millones de dólares, sin que se reportase un solo robo o pérdida durante esos años.

En el año 1878, el gobierno de Nueva Granada, otorgó a la Societe Internationale du Canal Interoceanique (luego Compaigne Universale du Canal Interoceanique) Compañía Universal del Canal Interoceánico, con un capital de 214 millones dólares, el derecho exclusivo para la construcción de un canal a nivel, dicha compañía compró en el año 1881 la Panamá Railroad Company. El ferrocarril continuó prestando los servicios de carga y transporte de pasajeros, e incluyó actividades afines con la construcción del canal, tales como el de la excavación y el acarreo de materiales en la ruta proyectada.

Bajo el control francés, la empresa transportó 320,928 toneladas de carga y 799,264 pasajeros en el año 1886, cifra récord hasta ese momento y se construyó un ramal que iniciaba a la altura de la actual sede de la policía nacional de Panamá en Ancón, el cual rodeaba la ladera oeste del cerro Ancón, hasta llegar la desembocadura del río Grande conocida como el puerto de La Boca, hoy en día se ubica en ese lugar el puerto de Balboa.

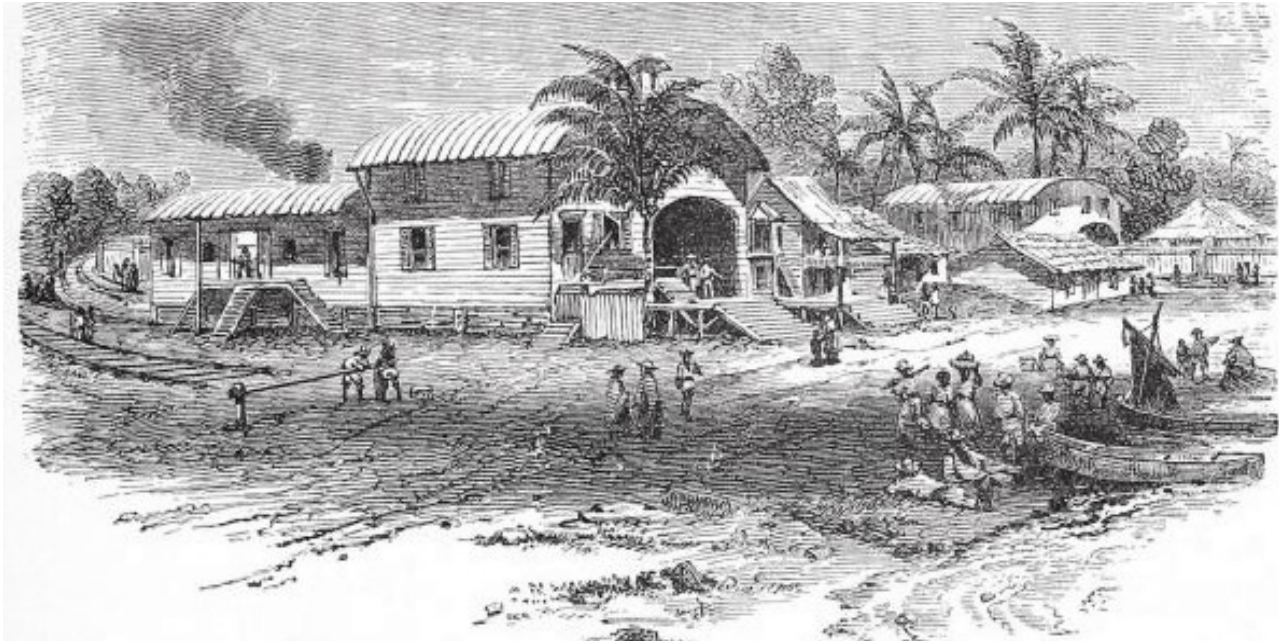
En mayo del año 1904, después de la firma del Tratado Hay Bunau Varilla, los norteamericanos a través de la Comisión Istmica del Canal compraron las instalaciones del ferrocarril a la Compañía Universal del Canal de Panamá (CUCP) que consistían en 120 kilómetros de rieles, 35 locomotoras, 30 vagones para pasajeros y 900 vagones para carga. En total, el gobierno norteamericano pagó a la empresa francesa la suma de 40 millones de dólares.

Bajo propiedad del gobierno estadounidense, el ferrocarril transportó en el año 1913 un total de 2,916,657 pasajeros y 2,026,852 toneladas de carga, con lo que se convirtió en el ferrocarril con el tránsito por milla más pesado del mundo. No obstante, al año siguiente, en el año 1914, con la inauguración del Canal, el flujo de carga internacional prácticamente desapareció, y sólo continuó transportando carga interna hasta la inauguración de la carretera Panamá – Colón en el año 1943.

Cabe señalar que, la compañía del canal francés tenía un criterio netamente comercial y empresarial; sin embargo, el gobierno norteamericano que era el propietario de la Comisión Istmica del Canal, impuso su espíritu colonialista e imperialista al exigir una franja de terreno con miles de kilómetros a lo largo de la vía interoceánica y fuera de ella, para instalar poblados y bases militares; situación totalmente alejada de su objetivo principal que, era el de la construcción de un canal que permitiera acortar y hacer más seguras las rutas marítimas y comerciales de ultramar.

Es frecuente encontrar en la literatura posiciones encontradas sobre la intervención estadounidense, como una muestra clara del imperialismo sobre Latinoamérica. No obstante, la participación de las elites locales fue muy activa, y obtuvo claros beneficios de estas negociaciones. El estudio de casos como el de la Panamá Railroad Company no puede limitarse a una visión de la periferia o de la elite local que acepta a la fuerza una política imperialista en contra de su “voluntad nacional”, sino que debe comenzar a estudiarse como un caso de múltiples grupos en Latinoamérica que aceptan, moldean y adaptan esta situación de acuerdo con sus intereses.

TERMINALES DEL FERROCARRIL 1855, 1887, 1913

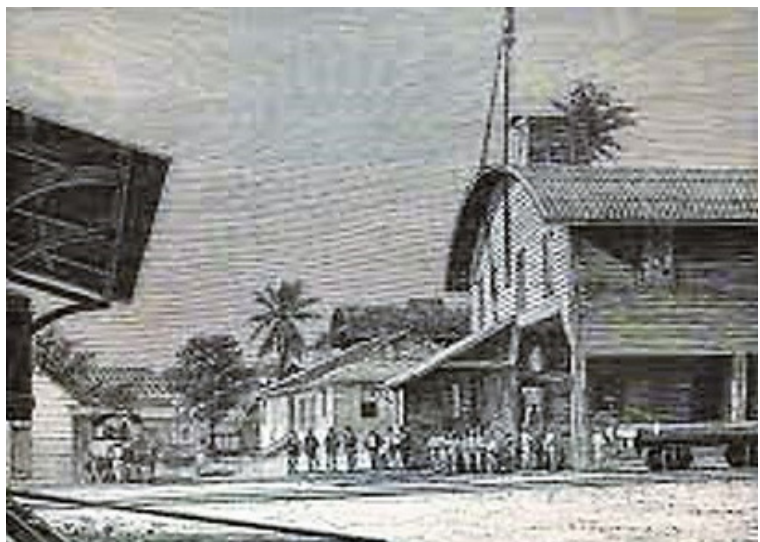


1. BARRIO LA CIENÁGA 1855

La primera terminal del ferrocarril transístmico de Panamá en el lado Pacífico, construida en el año 1855, se ubicó en el barrio de La Ciénaga (adyacente al actual mercado San Felipe Neri). Debido a las condiciones pantanosas del lugar, se requirió de la utilización de pilotes para realizar su construcción. Poseía una estructura de madera, así como techos de zinc en forma de galpón.

La misma no contaba con las comodidades propias que se ofrecen para este tipo de actividad, pues solo precisaba de un recinto mediante el cual se permitía abordar o salir del tren y de la boletería para el pago de los pasajes.

La estación estaba aledaña a la playa de Peña Prieta, y con ello facilitó a los pasajeros que así lo requirieran un trasbordo más expedito hacia los navíos de cabotaje que les transportaban a las islas de Naos, Perico, Culebra y Flamenco, en donde se encontraban los embarcaderos utilizados por los barcos a vapor, provenientes o que se dirigían hacia el estado de California, en los Estados Unidos.



PALACIO JUSTO AROSEMENA, RECORRIDO HISTÓRICO EN SU ENTORNO

En los predios de esta estación acontecieron los históricos hechos de la Tajada de Sandía, cuyo génesis obedeció a la gran cantidad de extranjeros de diferentes niveles y condición socioeconómica. Luego del traslado de la estación a su nueva ubicación, en las inmediaciones del cruce de Calidonia o Parque de Los Mil Días, el inmueble fue empleado como bodega para el almacenamiento de mercancías y sus patios se utilizaron como talleres para brindar el mantenimiento de los trenes.

Al inaugurarse la vía férrea, el 28 de enero del año 1855, se le denominó “Ferrocarril Interoceánico”, y más tarde fue descrito como el primer ferrocarril transcontinental en el mundo. Concebido inicialmente como sistema de correo entre Panamá y Estados Unidos, el ferrocarril entregaría correo entre Nueva York, Panamá y San Francisco, pero el descubrimiento de oro en California desvió la atención de la entrega de correo.

Durante este periodo, el veragüense señor José Arsenio Vicente del Carmen de Obaldía y Orejuela, ejercía la vicepresidencia de Nueva Granada.



1875

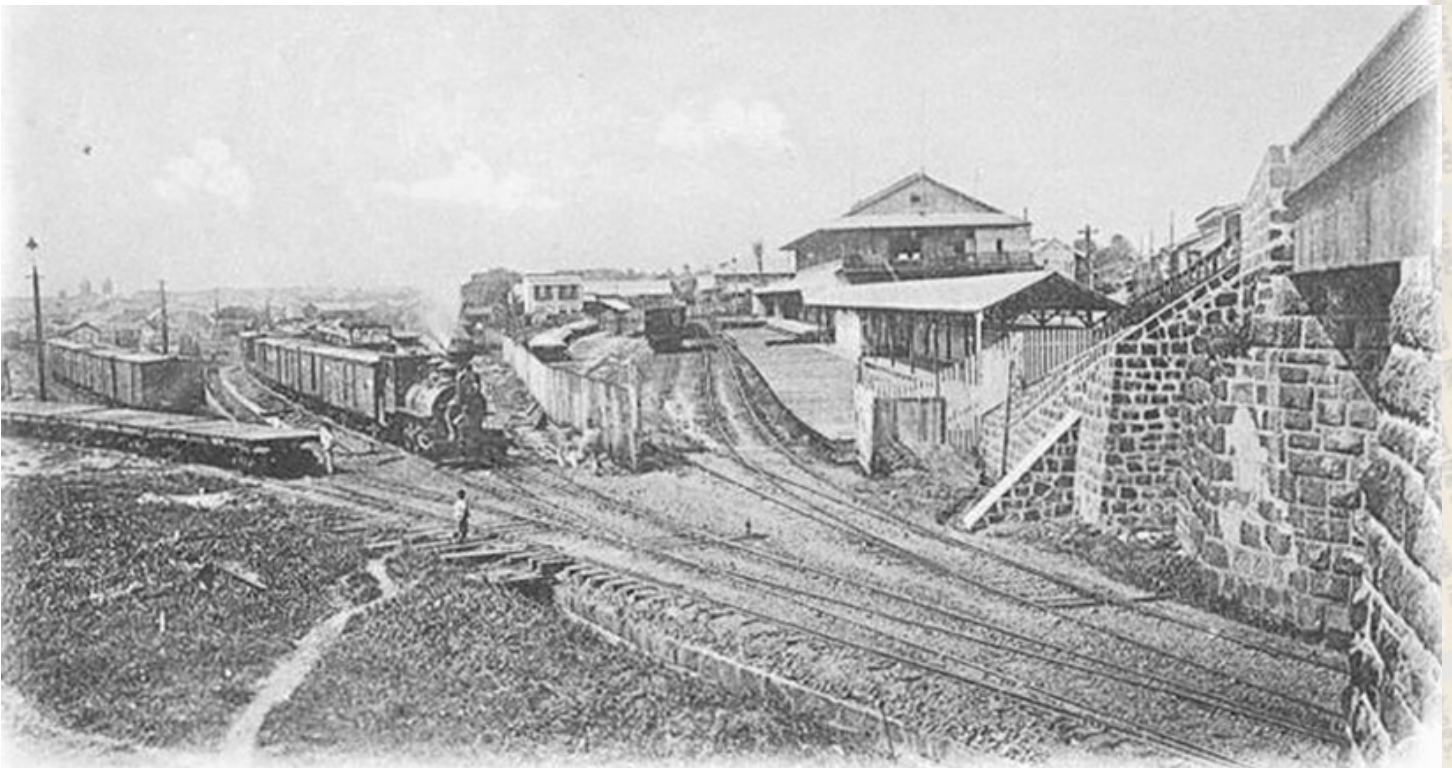
Viaje del tren hacia la ciudad de Colón, partiendo de la estación en el barrio de La Ciénaga, el cual era un sector del arrabal cerca del mar, en el barrio de Santa Ana, en las inmediaciones del muelle norteamericano. Este lugar era presa de los constantes incendios pues estaba rodeado de chozas. Actualmente es denominado el Barrio Chino.

Operativamente, el ferrocarril se convirtió durante parte de su historia, en una empresa rentable, fue el claro reflejo de los intereses económicos y políticos de los Estados Unidos, no sólo frente a Latinoamérica, sino a sus competidores más fuertes en la región: Francia, Inglaterra y España. La empresa creó uno de los monopolios de transporte más importantes de la época y significó uno de los recursos fiscales más valorados por el gobierno colombiano.

2. ANTIGUA BARRACA DEL EJÉRCITO COLOMBIANO 1887

La segunda estación utilizada a partir del año 1887, ubicada en las cercanías de Puente de Calidonia, permitió ofrecer más comodidades a los usuarios.

El inmueble de dos niveles, construido de madera, sirvió primeramente como alojamiento para un batallón del ejército colombiano y fue derribado en el año 1913, cuando concluyeron las obras de la tercera estación del tren, frente a la Plaza 5 de Mayo.



1887

Vista tomada desde el barrio de El Marañón hacia el barrio de La Ciénaga, donde se aprecia el movimiento de trenes. El tren destinado a la carga partía hacia la ciudad de Colón, a mano izquierda y el de pasajeros arribaba a la estación a mano derecha.

En primer plano a mano derecha, se observa el vano debajo del puente de Calidonia, los muros eran de piedras y mantenía su forma rectangular.



1905

La vista panorámica tomada desde el piso alto de la segunda estación del ferrocarril (antigua barraca del ejército colombiano), permite apreciar el patio de mantenimiento del ferrocarril, en las inmediaciones del mercado actual San Felipe Neri, así como parte de la cerca perimetral que bordeaba las vías férreas y protegía a los habitantes del barrio de El Marañón.

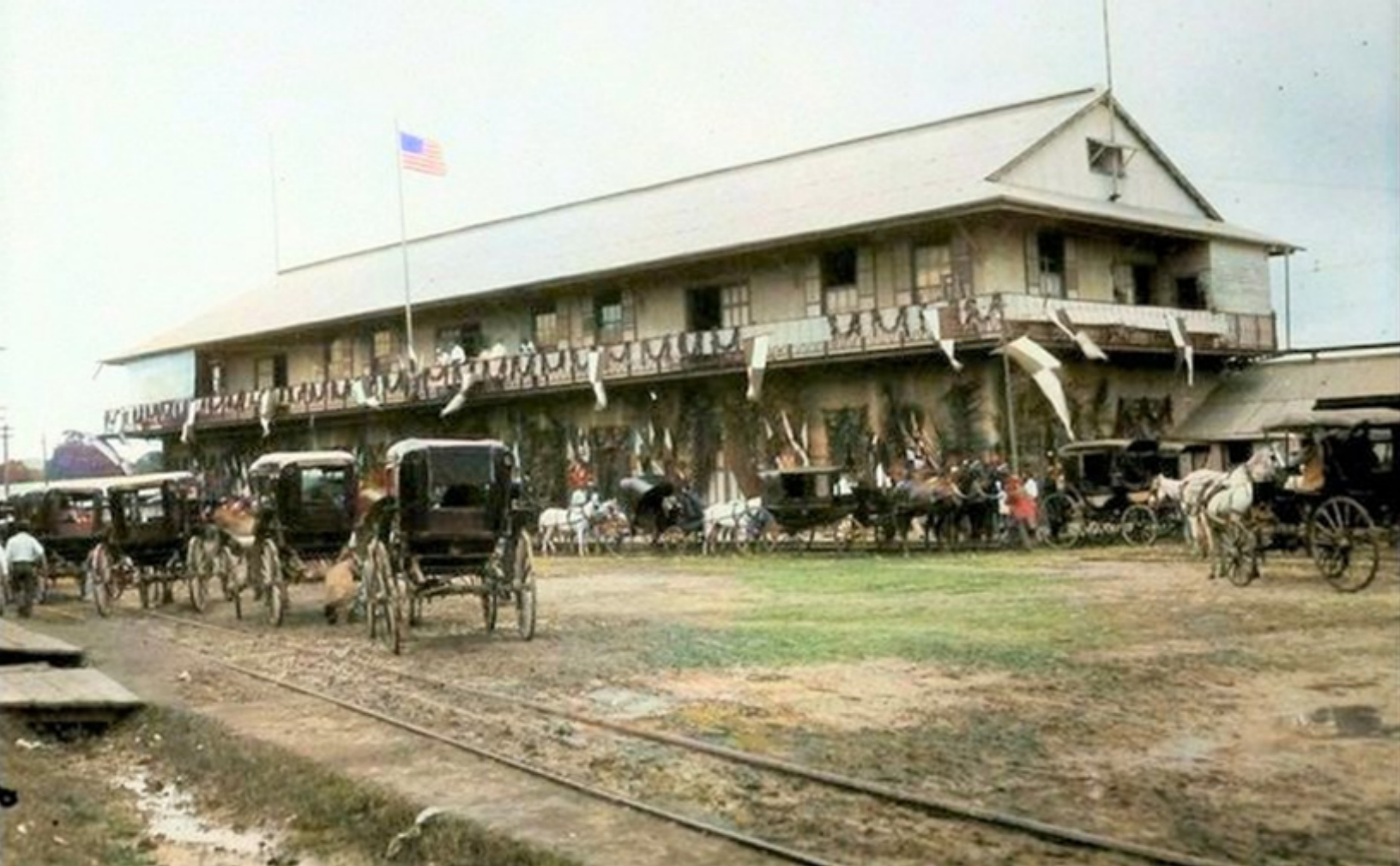




La foto superior del año 1912, muestra un segmento de la cerca que corría paralela a la Avenida 3 de Noviembre, para resguardar a los habitantes de los caserones de El Marañon. Al fondo sobresale el techado de la Casa Müller.

El amplio terreno utilizado para las operaciones del ferrocarril, así como las orientaciones de los rieles, propiciaron el diseño y el posterior desarrollo irregular de sitios y calles en este sector del barrio de Santa Ana, tales como la plaza 5 de Mayo, la avenida 3 de Noviembre y la avenida B.





1906

La imagen muestra a mano izquierda las vetustas líneas del tranvía, correspondientes a la primera fase que dejaron de utilizarse en el año 1900, debido al conflicto armado de la Guerra de Los Mil Días, El tranvía volvió a prestar sus servicios a partir del año 1913 hasta el año 1941, cuando cerró sus operaciones.

Esta foto captada en el año 1906, en dirección hacia el puente de Calidonia, permite apreciar parte de circulación vial y corresponde a la segunda estación del ferrocarril.

Se aprecia el terreno aún sin pavimentar, así como a la gran cantidad de coches que transportaban a los pasajeros que se trasladaban hasta la ciudad de Colón por medio de la vía férrea, para luego embarcarse en los vapores que los llevaban hasta los Estados Unidos.

Es posible observar el despliegue de banderas panameñas en ocasión de la celebración del tercer aniversario de nuestra separación de Colombia.



169-A. - Central Ave. Pavement completed. P.R.R. Depot, Panama.

1908

Para el año 1908, la avenida Central- España, se encontraba pavimentada y complementada con aceras, hidrantes y los postes del tendido eléctrico.

Este camino se estrechaba hacia el Puente de Calidonia, cuya rodadura se aprecia, al fondo a la izquierda, el cual fue construido por la empresa del ferrocarril en el año 1880, y permitió el tránsito seguro tanto para peatones como para los coches en la ciudad capital.

La gran cantidad de coches aparcados frente a la estación del ferrocarril, muestra lo pujante de la actividad comercial en el área que, desde los primeros años de la República hasta mediados del siglo XX representó uno de los más lucrativos para los norteamericanos.

Aún no existía la casa Müller que representó un modelo para el desarrollo de las residencias de inclinación en el sector, que acogieron a miles de emigrantes y cambiaron el contexto de rural a urbano.

PALACIO JUSTO AROSEMENA, RECORRIDO HISTÓRICO EN SU ENTORNO

1909

La segunda estación del ferrocarril representó una mejor y más amplia puerta de entrada a la ciudad de Panamá por sus facilidades, entre ellas, una sala de espera, amplias aceras o andenes, personal para llevar el equipaje, áreas para ubicar los embalajes, puntos de venta para la compra de boletos, así como oficinas administrativas en su parte superior.

Fue utilizada por importantes figuras de la época como el conde Ferdinand De Lesseps, el poeta nicaragüense Rubén Darío, el libertario cubano José Martí, el presidente de México Benito Juárez y el presidente de los Estados Unidos Theodore Roosevelt, entre otros destacados políticos, militares y figuras del mundo empresarial e intelectual.

La cantidad de coches a la espera de los pasajeros que salían de las casetas ubicadas frente a las líneas férreas, confirman el auge en el uso de este transporte. Es posible divisar al fondo de la imagen los terrenos des poblados de los barrios de La Exposición y Punta Paitilla.



Panama R. R. Station at Panama.



**PALACIO JUSTO AROSEMENA,
RECORRIDO HISTÓRICO EN SU ENTORNO**

1909

Las fotografías tomadas durante el mismo periodo, evidencian una estructura para electricidad sobre el techo de la estación del ferrocarril.

La primera vista, tomada desde la avenida Central –España hacia el puente de Calidonia y la segunda foto, es una vista interna, adyacente a la línea del ferrocarril, con amplias aceras y las casetas de salida hacia la Plaza 5 de Mayo.

A la izquierda de la imagen y sobre la cerca sobresale un edificio que se ubicaba en la avenida Central-España y que tiene similitud con el estilo clásico que tendría la estación del ferrocarril a construirse en el año 1913.



*PALACIO JUSTO AROSEMENA,
RECORRIDO HISTÓRICO EN SU ENTORNO*





3. FRENTE A LA PLAZA 5 DE MAYO 1913

1913

A mano izquierda se aprecian los trabajos de limpieza tras la construcción de la tercera estación del ferrocarril. El emporio comercial de la época exigió a la empresa una estructura con mayores comodidades, capacidades y prestaciones, para brindar una mejor atención a los miles de clientes nacionales e internacionales; previo a la inauguración del Canal de Panamá en el año 1914. Los edificios al fondo, también de propiedad de la empresa ferroviaria, eran el hotel Internacional (a mano izquierda) y la sede de la Pacific Mail Steamship Company (PMSSC), (a mano derecha), Compañía de Vapores de Correo del Pacífico (en español), todo lo cual permitía complementar los servicios comerciales, de transporte y turísticos prestados por el ferrocarril y cuya repercusión favoreció los alrededores de la futura Plaza 5 de Mayo.

Al lado derecho de la fotografía es posible divisar la pendiente inicial y los barandales del histórico Puente de Calidonia, al cual se aproxima uno de los vagones del segundo sistema de tranvía eléctrico recién inaugurado. La avenida Central-España se ampliará en las siguientes décadas, disminuyendo el área verde que se aprecia en primer plano, en donde se encontraba una de las norias (pozo, de forma comúnmente ovalada, del cual se saca el agua) que utilizaba el Benemérito Cuerpo de Bomberos de Panamá para el control de los incendios de la ciudad, previo a la instalación del acueducto por parte de los norteamericanos. Es posible observar el espacio de grama en forma de triángulo que ocupa actualmente la plazoleta Mahatma Ghandi.



1913

Edificio de la tercera estación del ferrocarril, cuyos trabajos de construcción inician en el año 1912 y finalizan en el año 1913. Es un majestuoso edificio que perdura hasta nuestros días y fue utilizado como terminal ferroviaria hasta el año 1960. En la actualidad cobija al museo antropológico Reina Torres de Araúz.

A los extremos de la fachada observamos dos entradas techadas para los vehículos que dejaban a los pasajeros dentro de la estación, y al lado de cada una de ellas, un amplio pasillo de gran altura y arcada para el paso de peatones.

Detrás del edificio y a sus laterales, se aprecia la silueta de los caserones del barrio de El Marañón. Al frente, la Plaza 5 de Mayo empezaba a tomar forma con aceras y jardinería.





1915

El edificio fue diseñado por el señor H. E. Bartlett, arquitecto del Ferrocarril de Panamá. Los planos de la estación fueron hechos en el año 1912 en la oficina del Jefe de Ingeniería de la Compañía del Ferrocarril de Panamá en la ciudad de Colón. Estos planos son conservados en los archivos del Ministerio de Obras Públicas. Las obras del edificio fueron terminadas en el año 1913.

El edificio fue proyectado con una clara distinción neoclásica, y se hizo eco de la desaparecida estación Pensilvania de Nueva York, ambas inspiradas en las termas de Caracalla en Roma, Italia (complejo deportivo y cultural de la época romana con un gran espacio interno de forma cuadrangular libre de columnas).



De arquitectura clásica, simétrica, sólida y portales abiertos en su fachada, donde se pueden observar diez columnas dóricas romanas que cubren las dos plantas del edificio, características intrínsecas del mundo europeo, y son un perfecto ejemplo de la influencia arquitectónica internacional.

Se accedía por cualquiera de sus dos entradas, y en el interior, se circulaba por una serie de rampas y calles internas. La obra está incluida en la Ley 37 de 22 de mayo del año 1996, Por la cual se declaran históricos varios monumentos. Este inmueble deja en claro la importancia que siempre ha tenido el istmo como paso interoceánico.



1915

Detrás de la estación del ferrocarril en Balboa, aún en pie, se observa el estuario formado por la confluencia de los ríos Curundú y Grande, el cual se extendía, hacia el norte, hacia la actual terminal de transporte y el centro comercial de Albrook, y hacia el este llegaba hasta donde se ubica en la actualidad la Dirección de Investigación Judicial (DIJ).

En la época en que Panamá se unió a Colombia, el estuario ofrecía grandes ventajas al ejército colombiano para mantener un control absoluto sobre las personas y los vehículos en dirección al cruce de Calidonia.

Se observa en el primer plano de la imagen una de las dos escalinatas que conducen al imponente edificio de la Administración del Canal ubicado sobre la colina, en este caso es la escalera hacia la entrada principal con rotonda y puerta cochera, cercana a la calle Gorgas. La imagen transmite serenidad, por el poco tránsito y el caminar de las personas sin apuros, que se dirigen a esperar el tren. La instalación ferroviaria brindaba a los usuarios servicios tales como boletería, sala de espera, sanitarios, y otros. Poseía un diseño lineal, funcional y sencillo, pero con mucha distinción.



1916

La fotografía muestra en primer plano una de las locomotoras con sus vagones de pasajeros y, detrás de ella, se observa el edificio de la estación del ferrocarril y al fondo y a la derecha se encuentra la Plaza 5 de Mayo, se observan las calles con luminarias y tendido eléctrico, así como los edificios de dos y tres niveles, muchos de ellos, aún existentes; lastimosamente, por intereses comerciales, los dueños han ocultado las históricas y valiosas fachadas con enormes anuncios publicitarios.

El puente del ferrocarril en Calidonia aún no había sido demolido en el año 1916, no es posible apreciarlo debido al ángulo en que se tomó la fotografía, dado que se encontraba más la derecha del tren.





1920

Esta es una de las primeras imágenes que se captan sin el recordado Puente de Calidonia, que fue demolido precisamente en el año 1920.

La gráfica permite observar al fondo el paso del tranvía y a la izquierda, los primeros caserones del barrio de El Marañón y a la derecha, sobre los platanales, la cubierta del techo de la estación de ferrocarril, frente a la Plaza 5 de Mayo.

A ambos lados de las vías férreas se pueden apreciar las cercas de madera que permiten mejorar la belleza del espacio al aire libre y sirven de protección a los transeúntes.





1922

En primer plano, a la izquierda, la Plaza 5 de Mayo, con el obelisco erigido en memoria de los bomberos caídos en la explosión del polvorín y a la derecha, el tercer edificio construido para la estación del ferrocarril, hoy museo antropológico Reina Torres de Araúz.

Al fondo se aprecian las agujas de señalización para el control del sistema ferroviario, las cuales se instalaron luego de la demolición del Puente de Calidonia.

El terreno baldío al fondo y a la izquierda es donde se encuentra hoy la plaza Remón Cantera.





1930

Vista aérea de la estación del ferrocarril. Es posible apreciar las palmeras en uno de sus patios, así como el espacio verde que proporcionó la Plaza 5 de Mayo, flanqueada por edificios de gran ornamento y con un máximo de tres niveles; cada nivel medía hasta 3 metros de altura y poseía grandes ventanales, lo que brindaba una buena ventilación natural. Se aprecia la desaparecida rampa de acceso subterráneo a la estación, que facilitaba la llegada de los pasajeros y los resguardaba de las inclemencias del tiempo; la complementaban otras dos entradas laterales para los automóviles, con igual función. En primer plano es posible observar el inmenso andén techado para la llegada y salida de los trenes, era de aproximadamente 150 metros lineales.





1930

La imagen capta una agradable perspectiva de espacios abiertos que incluyen el terreno del Parque Zoológico y Jardines De Lesseps, con su hilera de palmas reales y amplias aceras, así como los jardines al lado de la estación del ferrocarril y al fondo la Plaza 5 de Mayo. Con el pasar de los años, lamentablemente, las áreas verdes fueron disminuidas en unos casos y en otros, reemplazadas por pavimentos y edificaciones. Al centro de la foto, y detrás de las palmeras, el edificio que utilizó la terminal del tren hasta el año 1960.



Obsérvese que, en esta época, los automóviles se conducían por el paño de la izquierda, y tenían el volante a la izquierda; costumbre que nos legaron los emigrantes de las islas Antillas, en especial los de las colonias inglesas.



1935

La estación del ferrocarril sobresale con su majestuosidad y sus grandes filas de columnas frontales, todo lo cual le otorga a este sector la prestancia y categoría que distinguía a la ciudad capital de Panamá de otras ciudades de la región.

Se aprecia la vegetación del Parque Zoológico y Jardines De Lesseps y alrededores de la estación del ferrocarril; y los vehículos eran conducidos del lado izquierdo de las avenidas en una época en donde era agradable pasear por la ciudad de Panamá.

En la avenida B se observa el tendido eléctrico, el tránsito es ligero y se iniciaba el uso de la Plaza 5 de Mayo como estacionamiento.

Al fondo en la avenida Central-España circula un tranvía que cubría la ruta desde Las Sabanas en Carrasquilla, hasta la calle 2 segunda en San Felipe.

Sobresale la torreta de ventilación del techo de la casa Müller, arriba de la azotea del edificio de transporte ferroviario.



13-R-75 (1)

Panama Railroad Station, Panama City, Republic of Panama.

October, 1940.

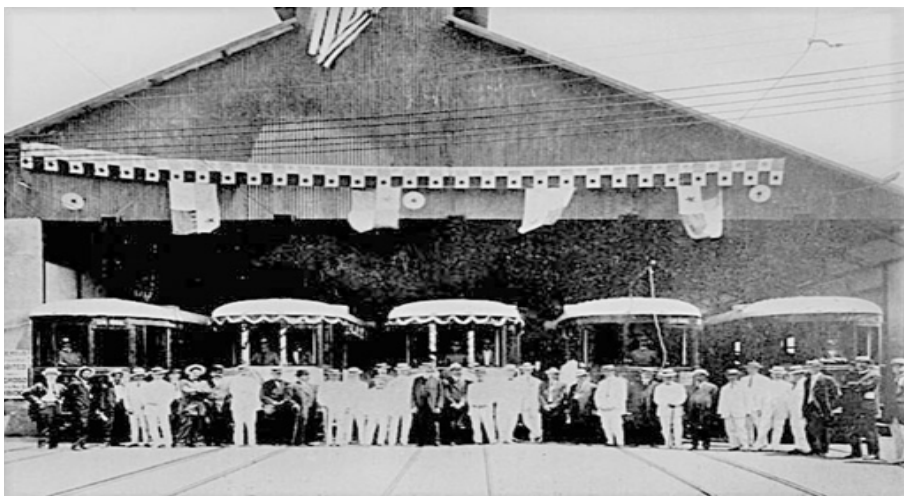
1940

Sobre las calles de acceso próximas a la terminal, se observan los rieles utilizados por el tranvía, complemento ideal para facilitar la movilidad de los pasajeros que utilizaron la estación ferroviaria.

A un costado, a mano derecha, es posible observar un letrero escrito tanto en español como en inglés, en donde se indica la circulación vehicular a lo interno de la terminal.

En la fachada sureste, es posible apreciar en el arco sobre la entrada vehicular el revestimiento formado con bloques ornamentales que acompañan la estructura desde sus inicios en el año 1913.

PALACIO JUSTO AROSEMENA, RECORRIDO HISTÓRICO EN SU ENTORNO



1940

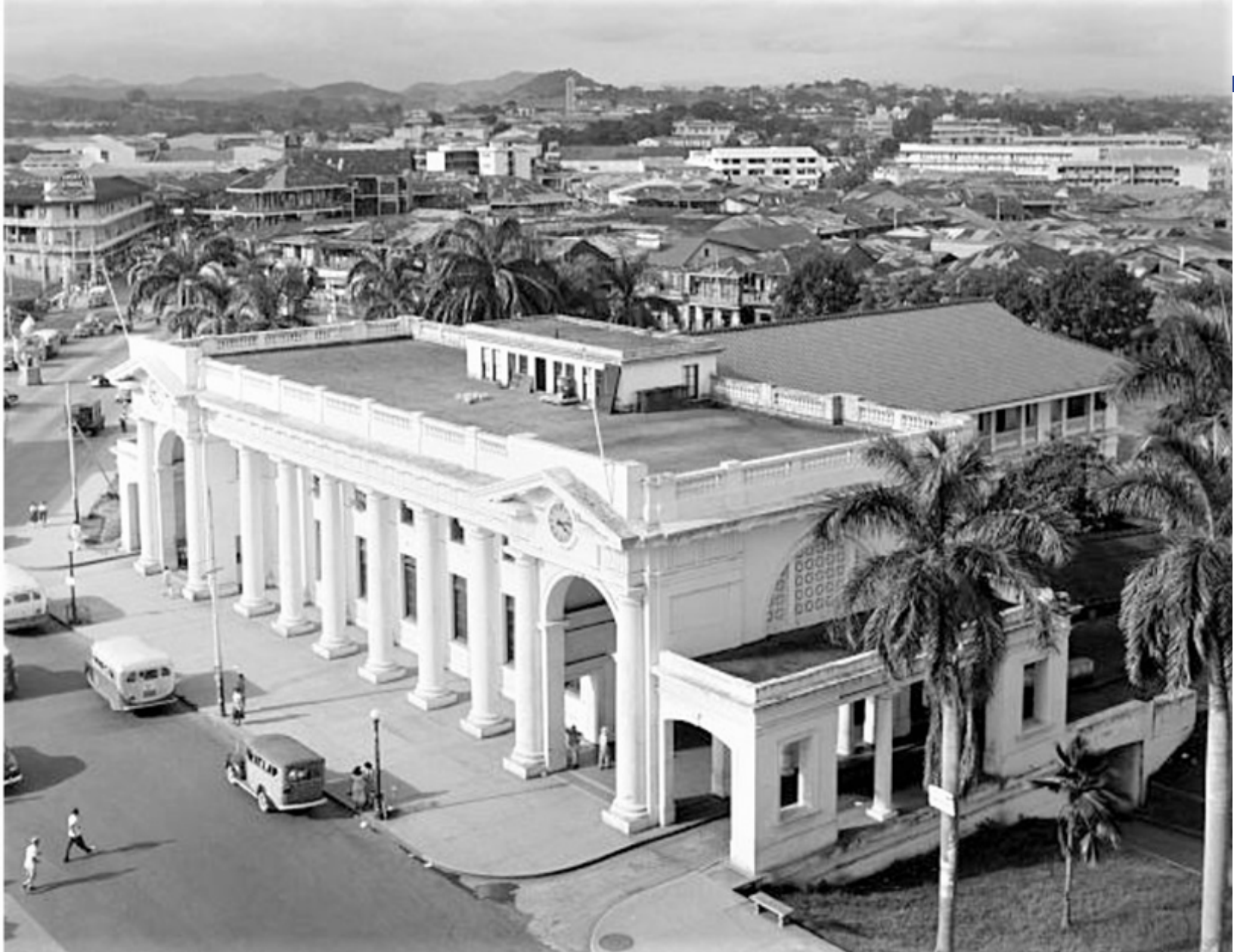
Sobre las calles de acceso próximas a la terminal, se observan los rieles utilizados por el tranvía, complemento ideal para facilitar la movilidad de los pasajeros que utilizaron la estación ferroviaria.

A un costado, a mano derecha, es posible observar

un letrero escrito tanto en español como en inglés, en donde se indica la circulación vehicular a lo interno de la terminal.

En la fachada sureste, es posible apreciar en el arco sobre la entrada vehicular el revestimiento formado con bloques ornamentales que acompañan la estructura desde sus inicios en el año 1913.





1952

Con la firma del tratado Hay Bunau Varilla, y la creación de la Zona del Canal por los estadounidenses, se recibieron en el istmo las influencias y costumbres racistas especialmente del sur de los Estados Unidos, con la implantación de las castas conocidas como el “Gold roll y Silver roll”.

Un ejemplo de ello se vivió en la tercera estación del ferrocarril, frente de la Plaza 5 de Mayo, donde existieron dos entradas peatonales y vehiculares, para cumplir con la separación de las personas por su color de piel.

Por su cercanía hacia el cruce de Calidonia y los barrios obreros como el Marañón, Guachapalí y otros; las salidas y entradas cercanas a las avenidas B y Central-España, eran utilizadas por los negros, los panameños y otras razas que convivían pacíficamente en el istmo. Las salidas y entradas ubicadas hacia el hotel Internacional y la agencia de la Pacific Mail Steamship Company, se reservaban para el uso de los pasajeros estadounidense, anglosajones y europeos.



25-R-1 (2) D Panama Railroad crossing gates at 22nd Street and Central Avenue, Panama City, Republic of Panama. April 1, 1955.

1955

En el mismo punto donde se ubicaba el Puente de Calidonia, cruzando la avenida Central-España, se observa el tren saliendo de la estación con destino hacia la ciudad de Colón.

Al fondo a derecha se aprecia la Plaza 5 de Mayo, y los nuevos edificios del hotel Internacional y de la Compañía Internacional de Seguros. Detrás del tren se divisa parte del conocido barrio de El Marañón.

Para brindar el servicio de transporte que exigía la siempre creciente población de la ciudad, y tras el cierre de operaciones del tranvía en el año 1941, se requirió de la utilización de una gran cantidad de autobuses, que se dirigían a los distintos puntos en los barrios ubicados a las afueras.



25-R-1 (2) A Panama Railroad crossing gates at 22nd Street and Central Avenue, Panama City, Republic of Panama. April 1, 19

1956

Al centro de la fotografía se aprecian los andenes de la Estación del Ferrocarril que incorporaban novedosos elementos metálicos, con techos de dos aguas invertidas, tipo V, con una columna y canal pluvial central.

La Cervecería Nacional construyó su primera planta de embotellamiento en la avenida 3 de Noviembre (edificio con el anuncio de la botella de Malta Vigor), por tratarse de un sector en franco crecimiento comercial, que funcionó muy bien con la industria del ocio que creció alrededor de la Plaza 5 de Mayo, la cual desde principio de siglo vino en franco desarrollo, por la afluencia de los soldados norteamericanos.

El tránsito de los vehículos se realiza a la mano derecha desde el año 1943 hasta nuestros días.



1956

Vista captada a las 9:15 de la mañana de un primero de junio de 1956, (hora que marcan los dos relojes de las entradas para los pasajeros en la estación del tren). Por su posición isométrica, la fotografía fue tomada desde un helicóptero, la cual evidencia la magnificencia de toda de la Estación del Ferrocarril, que posee en su fachada 10 grandes columnatas y ventanales, cuatro entradas, dos de pasajeros y dos de vehículos, separadas por la clasificación del Gold roll y Silver roll, que inicialmente aludían a los salarios, posteriormente las autoridades zoneíta la aplicaron para diferenciar a los norteamericanos blancos, con todos sus privilegios; del resto de los usuarios, entre ellos antillanos, blancos no estadounidenses, y del resto de los hombres y mujeres de todas las nacionalidades que llegaron a la República de Panamá. Debido a la construcción la carretera Transístmica Boyd Roosevelt, inaugurada en el año 1943, la cual une a las ciudades de Panamá y Colón, el ferrocarril sufre una disminución en sus ingresos que se evidencian en la foto por la poca concurrencia de pasajeros y vehículos.

LA TRINCHERA 1900

PLAZA 5 DE MAYO 1916





**EPICENTRO DE ACONTECIMIENTOS
HISTÓRICOS Y DE DESARROLLO
ECONÓMICO**

LA TRINCHERA 1900 – PLAZA 5 DE MAYO 1916 **Epicentro de acontecimientos históricos y de desarrollo económico**



En julio del año 1900, el ejército colombiano que respaldaba al gobierno conservador construyó trincheras para defender a la ciudad de Panamá, del ataque de los grupos liberales. Las estructuras estaban formadas por elementos metálicos y dispuestas alrededor de la futura Plaza 5 de Mayo y del Puesto de Calidonia, en el camino hacia Las Sabanas, llamado La Calzada, hoy avenida Central-España.

Dado que los militantes liberales venían avanzando desde Chiriquí hasta la llanura de Corozal, en los alrededores de la capital, los habitantes sufrieron de pánico colectivo cuando supieron de las derrotas de los conservadores.

El general Carlos Albán, jefe militar y civil del Departamento de Panamá, consiguió un préstamo con la Compañía del Ferrocarril, eximiendo a ésta de la construcción de un relleno y línea férrea hasta la isla de Flamenco, tal como constaba en el contrato original. El préstamo fue de 200,000.00 dólares (hoy representan 7,2 millones de dólares) para apoyo logístico a las tropas y compra de armas. Finalmente, el ejército colombiano ganó la batalla del puente de Calidonia.

Al fondo se observa parte del cerro Ancón, al frente un caserón de dos niveles junto a las casas de una planta, de arquitectura tropical de madera, con balconadas y portales a su alrededor, techos de pendientes pronunciadas, las cuales estaban apoyadas sobre un sistema de pilotes con altura de un metro, para evitar las filtraciones de agua, dado que las calles eran de tierra y no tenían drenajes pluviales. Además, se evitaba que entrasen las alimañas. El herbazal que se observa en primer plano se llamó en esa época La Trincheras es hoy la Plaza 5 de Mayo.



1901

(Foto del 11 de agosto de 1901)

El día en que la ciudad dio la bienvenida al nuevo obispo de la iglesia católica panameña, señor Francisco Javier Junguito, con un despliegue del batallón “Tiradores de Istmo” del ejército colombiano. Monseñor Junguito, nació en 1841 y murió en 1911. Organizó escuelas católicas y obras de beneficencia como el asilo de Malambo, así como también congregaciones y asociaciones religiosas de carácter laico.

A inicios del siglo XX, la ciudad de Panamá que era un villorrio, estuvo inmersa en la Guerra de Los Mil Días. El hombre con muletas que se observa en la foto pudiese ser un sobreviviente de la batalla del Puente de Calidonia.

Las edificaciones se caracterizaban por poseer dos niveles debido a lo reducido de los lotes. Al fondo a la izquierda, aún permanecía baldío el terreno de la plaza de La Trinchera.



El curioso trazado triangular que exhibe la explanada recibe el nombre de La Trinchera, porque aquí las tropas colombianas se atrincheraron en el marco de la Guerra de los Mil Días, ocurrida entre los años 1899 y 1902, para hacer frente a los liberales panameños, con el lamentable saldo de la pérdida de vidas por parte de los nacionales.

El sitio se encuentra ubicado entre el camino a Las Sabanas y el trazado de las líneas del ferrocarril, hoy conocida como la Plaza 5 de Mayo.

Como era costumbre en la época colonial, las explanadas cumplían una función defensiva ante posibles hostilidades, estrategia que se utilizó en su momento para separar el recinto amurallado del Casco Antiguo de la ciudad de Panamá, con la plaza de Santa Ana.

Debido a que las barracas construidas para alojar a los batallones 3 y 11 de la guardia colombiana, tenían la función de vigilar los movimientos de las personas camino a las Sabanas y brindar protección tanto a la línea ferroviaria, como a sus patios próximos al barrio de La Ciénega, se dejó un área que cumpliera con los mismos propósitos.

Esta decisión fue posible gracias a las negociaciones celebradas entre la empresa del ferrocarril de Panamá y el Estado de Colombia, en el año 1875.



1911

(Carnaval en la Avenida Central-España a la altura de la Plaza La Trinchera)

La fotografía muestra una escena del segundo carnaval oficial organizado por la Alcaldía de Panamá, en el que es posible observar el desfile de carrozas que transportaban a su majestad la señorita Isabel Espinosa Remón y a sus princesas. Se aprecia a la gran multitud de personas que se hicieron partícipes y disfrutaban del espectáculo en las amplias aceras techadas por los balcones, y en ellos, vemos ondear la bandera panameña.

El recorrido de la parada del carnaval llegaba hasta la estación del ferrocarril, debido a lo céntrico y amplio del lugar que, recibía incluso a personas provenientes de la ciudad de Colón, la Zona del Canal, Las Sabanas y otros poblados a lo largo del ferrocarril.

Los carruajes circulaban por el lado izquierdo de la calle, orientación que se mantuvo hasta los años 40. Algunas de las edificaciones ya eran de cemento y las calles contiguas a la plaza “La Trinchera”, terreno aún baldío, ya habían sido pavimentadas.

Durante la unión a Colombia y desde 1890, la Panamá Electric Light Company proporcionaba la energía eléctrica a la ciudad. Posteriormente esta sociedad fue adquirida por la empresa Panamá American Corporation.



1912

(Mujeres vendiendo comida en La Plaza La Trinchera, futura Plaza 5 de Mayo)

Con el interés de ayudar económicamente en sus hogares, las esposas e hijas de los miles de antillanos que llegaron al istmo para la construcción del Canal de Panamá, salían diariamente a los alrededores de la Plaza La Trinchera para vender sus exquisiteces, tales como: bragadá, (torrejas de bacalao), patí (patties), plantintá (plantain tarts), Johnny cake (journey cake), bon (bunn), enyucado, el coco duro o coconut drops, icinglass y el saril o el ginger beer; las cuales ofrecían a los miles transeúntes, a los pasajeros del ferrocarril que salían o entraba de la ciudad de Panamá, así como a los residentes de los vecindarios aledaños como el de Calidonia y El Marañón.

Nótese al centro de la foto y en la esquina de la plaza, el bebedero comunal que suministraba el vital líquido para los capitalinos y de la cual también se beneficiaban los caballos que tiraban los coches que pasaban por el área.



1913

(Vista hacia el puente de Calidonia, demolido en el año 1920).

La plaza La Trinchera muestra por primera vez vegetación, jardinería y amplias veredas para deleite de los transeúntes, con ello se brindaba una imagen agradable que complementaba el auge comercial y las actividades de esparcimiento que se desarrollaban a su alrededor, lo que además beneficiaba a la recién inaugurada tercera estación del ferrocarril, que atraía el turismo. La concentración de personas y coches en la avenida Central-España demuestran este florecimiento.

Al fondo de la imagen, a la derecha, se mantenía la antigua estructura de la segunda estación ferroviaria que funcionó a partir del año 1887 y que posteriormente fue demolida para dar paso a la avenida Justo Arosemena y al parque en honor a los caídos en la guerra de Los Mil Días. Al final de la vereda ubicada al centro de la plaza, se observa uno de los primeros autos, comúnmente utilizado en esos años, así como también los carruajes y las carretas tirados por caballos.

La siguiente imagen de la avenida Central-España, tomada en dirección hacia la Plaza La Trinchera, permite apreciar primeramente la continuidad del entorno ciudadano de la época y luego, los carruajes que se dirigen hacia San Felipe, una vez los pasajeros abandonaban la estación del ferrocarril, Así como también una carreta de carga que transita en dirección hacia las afueras de la ciudad.

A la mano izquierda, se aprecia uno de los inmuebles con más de 100 años de existencia que aún se mantienen y que posee en sus distintos niveles hermosas arcadas iniciando en planta baja con las monolobuladas, luego las pentalobuladas y finalmente en el tercer nivel las trilobuladas.





1914

En primer plano, de la foto de arriba y en la foto de la derecha, se muestra el hermoso edificio de arte mudéjar, de influencia árabe. En los distintos niveles poseía hermosas arcadas iniciando en planta baja con las monolobuladas, luego las pentalobuladas y finalmente en el tercer nivel las trilobuladas. Los balcones con hermosa herrería decorativa con volutas y colochos (inmueble que se mantiene hasta el día de hoy). Durante el siglo XX, fue en los años 40 el Hotel Bolívar y en los 60 el hotel Interamericano.

En la foto superior y del lado derecho, se observa el edificio de la Pacific Mail Steamship Company (PMSSC) subsidiaria de la Panama Rail Road Company (ferrocarril de Panamá).





1914

Una escena cotidiana de la época muestra los coches circulando a mano izquierda, tal como sucede en Inglaterra, que transportan a distinguidas damas ataviadas con elegantes vestidos y pintorescos sombreros, en dirección hacia la plaza de La Trinchera y a la estación del ferrocarril.

Es destacable en la imagen la labor que realiza uno de los trabajadores del incipiente servicio de recolección de basura de la ciudad, bajo jurisdicción del gobierno de la Zona del Canal. El entramado de los cables del sistema de tranvías colmaba el espacio sobre las calles adoquinadas.



A Beautiful, street scene of Panama city

1915

En la histórica fotografía captada desde la estación del ferrocarril, es posible apreciar la armonía que presentaban los edificios en la avenida Central-España, debido a su uniformidad en altura y a la riqueza de su ornamentación.

Esta primera impresión que recibían los visitantes al llegar a la ciudad de Panamá, era muestra de una vida cosmopolita que la distinguía del resto de los países centroamericanos y la acercaba a las urbes suramericanas como Buenos Aires en Argentina, Santiago de Chile y Montevideo en Uruguay.

La pujanza económica impulsada por el ferrocarril, ofrecía a los comerciantes la capacidad de desarrollar obras con diferentes influencias arquitectónicas, al más elaborado estilo europeo, por lo que tanto nacionales como extranjeros podían disfrutar el acogedor entorno que ofrecía la Plaza La Trinchera y sus alrededores.

La construcción de los modernos edificios reemplazaron a los tradicionales caserones de madera de principios de siglo XX.

1. El Incendio del Polvorín

A las 2:55 de la madrugada del día 5 de mayo del año 1914 se activó la primera alarma en la cajilla 54 ubicada en el barrio de San Miguel, la cual avisó al cuartel de los camisas rojas en Calidonia.



A las 3:10 de la madrugada se dio la segunda alarma, y cuando los bomberos llegaron al lugar, revestidos con su rudimentario equipo, ya el incendio consumía prácticamente todo el inmueble y hasta el techo se encontraba en llamas.

Algunos de los camisas rojas que acudieron a sofocar el incendio, pudieron conectar rápidamente sus mangueras y tomaron sus posiciones cerca del edificio, respaldados por el resto de sus compañeros que desde los carros bombas realizaban los ajustes necesarios para cumplir con la misión, sin saber que dentro del inmueble se resguardaban mil 573 barriles y 314 cajas que contenían 10,941 libras de pólvora en total, 86 cajas con 365.5 libras de dinamita, una lata con 4.25 libras de nitroglicerina y 20 cajas con 85 libras de palmerita, materiales altamente explosivos que eran utilizados para la construcción del Canal de Panamá, que se inauguró el 14 de agosto. Justo en ese momento se produjo una gigantesca explosión que cobró sus vidas y provocó que otros 14 resultaran gravemente heridos, entre ellos el comandante Domingo Vásquez y el mayor Florencio Arosemena Icaza, según relata un artículo publicado en el volumen número 6 de la Revista Lotería de mayo del año 1956.

Los bomberos fallecidos fueron los señores: Alonso Teleche, Juan Bautista Beltrán, Félix Antonio Álvarez, Luis de Bazac, Luis Buitrago y Faustino Rueda.

La heroica acción de los bomberos evitó que el fuego se propagara al resto de la ciudad de Panamá y a la Zona del Canal, con el peligro inminente de que la mayoría de las edificaciones estaban construidas de madera, inclusive aquellas de gran nivel arquitectónico como lo fue el afamado hotel Tívoli y la casa Müller, hecho que representó una amenaza para la vida y bienes de los residentes del área capitalina.

El Alcalde del Distrito de Panamá de ese entonces (1913-1915), señor Enoch Adames Villa, declaró el día 5 de mayo como “Día de Luto Nacional”, en memoria de los fallecidos durante la explosión del polvorín.

El inmueble donde ocurrió la gigantesca explosión que provocó la devastación a cientos de metros a la redonda, fue entregado por el Prefecto de Panamá, Don Juan José Díaz, el día 22 de febrero del año 1868, al presidente del Estado Soberano de Panamá, general Vicente Obarte Galindo, de acuerdo con un artículo publicado en la revista Lotería del mes de febrero del año 1968. Su construcción fue producto de una Ley del año 1866, que promovió la edificación de un local para resguardar materiales altamente peligrosos.

El edificio cuyo costo se elevó a 5 mil 125 dólares de la época, estuvo construido de mampostería, su techo era de madera, zinc, y contaba con un muro perimetral de piedra que contribuyó en gran medida a contener la onda expansiva que se diseminó a una rapidez de seis kilómetros (6,000 metros) por segundo, de acuerdo con especialistas de la época; lo cual contribuyó a evitar más luto y dolor entre los capitalinos.

La mayor cantidad del material explosivo contenido en el inmueble pertenecía a varias de las empresas privadas que abastecían a los norteamericanos durante la construcción del Canal de Panamá, así como al gobierno panameño y también a la Comisión Istmica del Canal de Panamá.

El día 5 de mayo del año 1916 la explanada de La Trinchera recibió su histórico nombre de parte del presidente señor Belisario Porras, y pasó a llamarse Plaza 5 de Mayo, debido al heroísmo mostrado por el Benemérito Cuerpo de Bomberos de la República de Panamá, durante el incendio del Polvorín.

PALACIO JUSTO AROSEMENA, RECORRIDO HISTÓRICO EN SU ENTORNO



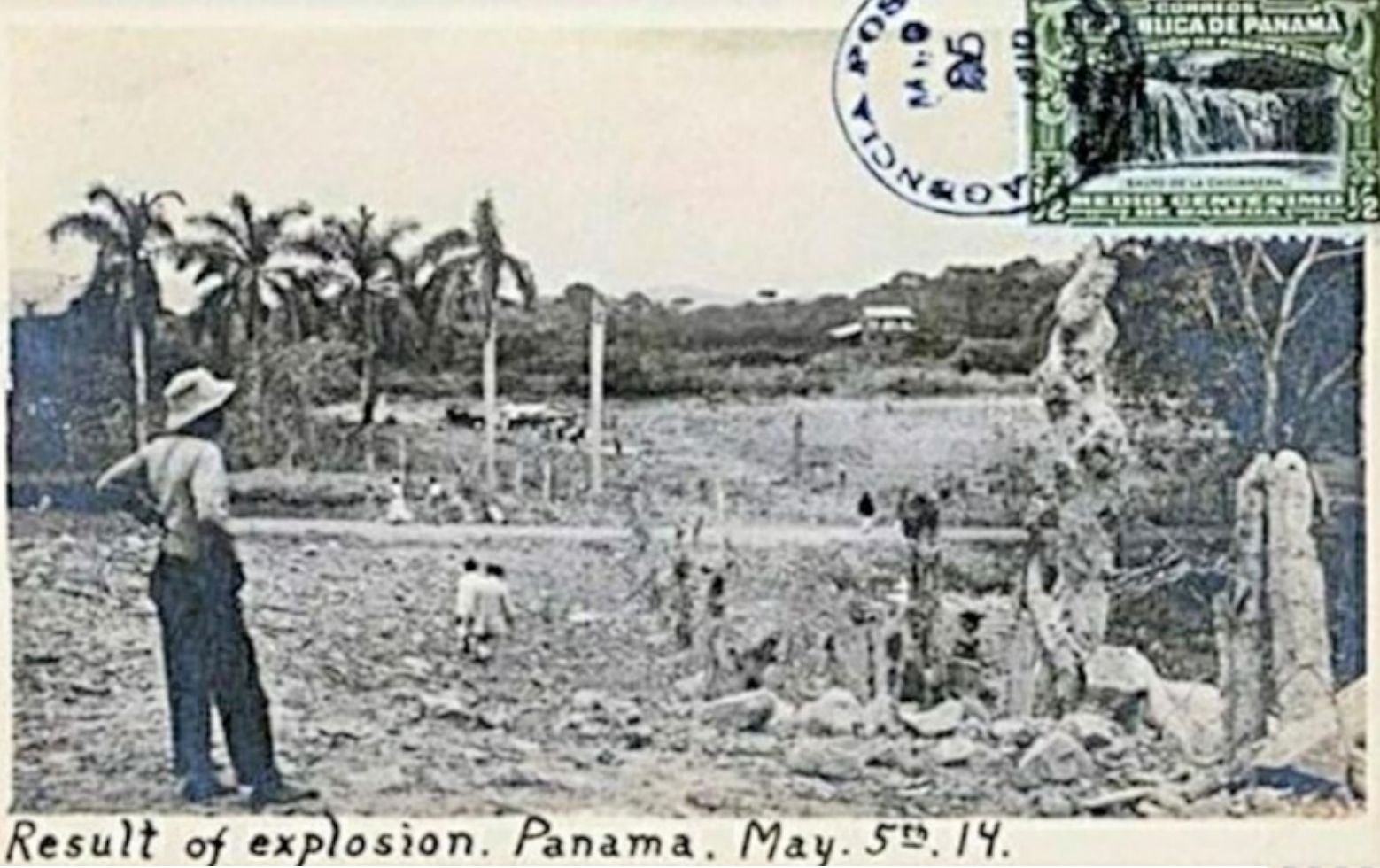
1923

1923 (foto aérea del sector de Perejil, corregimiento de Calidonia, tomada nueve años después de la tragedia de El Polvorín)

La estructura conocida como El Polvorín estuvo ubicada en la actual avenida Nacional (en el sitio donde se bifurcaban los caminos coloniales hacia Cruces y Gorgona), cercano al Hospital Santa Fe, sobre una finca llamada Perejil que pertenecía a los señores Domingo Díaz De Obaldía y Elisa Arosemena de Díaz, colindante con los predios conocidos como Santa Isabel, del señor José Gabriel Duque, que era el dueño del diario la Estrella de Panamá. En ese entonces, este sector se consideraba “las afueras de la ciudad”.

Producto de la explosión se afectaron otras edificaciones, entre ellas, la plaza de toros de Vista Alegre (inaugurada 14 de febrero del año 1914 y desmantelada en el año 1939). Apuntes periodísticos de la época, relatan que en sus palcos yacían los cuerpos despedazados tanto del conserje de la casa de campo del señor José Gabriel Duque, como de su esposa. Igualmente, se informó que la casa de campo quedó hecha trizas.

A manera de hecho notorio, cabe destacar que la finca Perejil (Perry's Hills), fue inscrita en el año 1913, pero una sección de los terrenos quedó dentro de la Zona del Canal al aplicarse el tratado Hay Bunau Varilla.



Result of explosion. Panama. May. 5th. 14.

1914

Fotografía que permite apreciar parte de la devastación ocasionada por la explosión del local conocido como El Polvorín, ocurrida en horas la madrugada del día 5 de mayo.

El camino que se observa al fondo es el que comunicaba la ciudad de Panamá con el poblado de Cruces. El camino se convirtió en la calle Juan Antonio Guisado que, comunica la Avenida Nacional con la avenida Frangipani o Luis Felipe Clement, detrás del hospital Santa Fe.





1917

El recién inaugurado obelisco de la Plaza 5 de Mayo se erige en la imagen superior, rodeado por una frondosa vegetación, donde es posible apreciar también el bebedero de agua para los ciudadanos, ubicado en la esquina, así como los medios de transportes de la época; el tranvía y los coches. En la foto inferior, aparece la amplia acera que bordeaba la estación del ferrocarril y que aún no había sido truncada, al igual que la acera de en frente, que se redujo para ensanchar la avenida Central-España.

A la derecha un letrero, con el nombre del insigne abogado Justo Arosemena. Posteriormente, se le asignó su nombre al Palacio Legislativo, en el año 1956.





1919

Algunas de las majestuosas edificaciones de tres niveles que rodeaban la Plaza 5 de Mayo, las cuales mostraban la herencia de la cultura francesa que tuvo gran influencia en las corrientes constructivas del istmo, desde la época del intento del canal francés. Al fondo a la izquierda, se iniciaba el desarrollo de la avenida B que, intersecta con la avenida Central-España, a la altura de la histórica plaza.

La edificación de la derecha pertenecía a la agencia de la Pacific Mail Steamship Company, empresa fundada el 18 de abril de 1848, por un grupo de comerciantes de la ciudad de Nueva York, que incluía a los señores William H. Aspinwall y Edwin Bartlett, accionistas del Panama Railroad Company.

En mayo de 1912 se inaugura el hotel Internacional de clase mundial, que se encuentra a la izquierda y contiguo al inmueble antes señalado. Fue planificado para atender a los turistas norteamericanos y europeos, poseía excelentes restaurantes, cabarets y barbería. La innovadora construcción era aprueba de incendios, completamente equipado con sanitarios y mobiliario que ofrecían comodidad a sus clientes. El propietario inicial fue el señor Carlos William Müller, quien a su vez poseía la icónica Casa Müller y los terrenos del Patio Rochet. Posteriormente, el hotel fue comprado por el empresario señor Thomas J. Brady, hasta el año 1940.

Los alrededores de la Plaza 5 de Mayo fueron durante las primeras cinco décadas del siglo XX un poderoso centro logístico de transporte marítimo y ferroviario, debido a las ventajas de la ruta en tiempo y costo, todo lo cual contribuyó al desarrollo de la costa oeste de los Estados Unidos, y benefició también a la costa pacífica de América del Sur.

PACIFIC MAIL STEAMSHIP COMPANY
 THE SUNSHINE BELT TO THE ORIENT
 Steamers Leave San Francisco Every Week for
HONOLULU - JAPAN - CHINA - PHILIPPINES

PACIFIC MAIL S. S. "MONGOLIA"—ONE OF THE "BIG FOCK"
MONGOLIA Twin Screws 27,000 Tons
KOREA Twin Screws 18,000 Tons
MANCHURIA 27,000 Tons
SIBERIA 18,000 Tons
 Also NILE, 11,000 Tons
 CHINA, 10,200 Tons
 PERSIA, 9,000 Tons

THESE MAMMOTH VESSELS, the largest and steadiest on the Pacific, afford every luxury, convenience and safety known to modern ocean steamship travel. Electric lights in each berth. Electric fans in each stateroom. Philippine Band Concerts every afternoon and evening. Cuisine under direct supervision of the world famous chef, Mr. V. Morson. Each ship carries an experienced surgeon and stewardess.

Around the World Tours
 In Every Direction at Very Low Rates
 NEW FEATURE TOURS AND TRIP DEPARTMENT
 Write for Itinerary, Schedule, Cabin Plans, Descriptive Folders and Full Information.

PACIFIC MAIL STEAMSHIP COMPANY
 (PANAMA LINE)
 NEW DIRECT EXPRESS SERVICE TO PANAMA
 Fourteen Day Voyages from San Francisco.
 Semi-Monthly Sailings.



1920

La Plaza 5 de Mayo consta de un monumento de mármol en forma de obelisco, flanqueado por las figuras de ángeles y de bomberos; se construyó en el terreno baldío con forma triangular entre la estación del ferrocarril (avenida B) y la Avenida Central-España (La Calzada).

Fue declarada monumento histórico nacional mediante la Ley 33 de 22 de agosto de 2006, por lo que integra el conjunto monumental histórico de Calidonia y Ancón.





1924

A su paso por la avenida Central-España, en su trayecto desde San Felipe hacia Las Sabanas, se observa un tren del sistema eléctrico de tranvía de la ciudad de Panamá, circulando a mano izquierda. La primera fase de este sistema de transporte colectivo, fue inaugurada el 1 de octubre del año 1893, con financiamiento inglés, cuya línea principal fue la de la avenida Central-España y estaba compuesta por seis tranvías que tuvieron la particularidad de poseer el receptor de energía de forma triangular montado a un costado del vehículo y no por encima, siendo un diseño único en el mundo.

Por motivo de la Guerra de Los Mil días el tranvía dejó de prestar sus servicios entre los años 1899 y 1900. La segunda fase que fue financiada por los norteamericanos, entró en operaciones el 1 de agosto del año 1913. Los nuevos modelos de trenes poseían la alimentación en la parte superior. Sus recorridos se desarrollaron a través de la Avenida Central-España desde San Felipe hasta el sector de Las Sabanas, teniendo ramales hacia Ancón y Balboa (en la Zona del Canal de Panamá), el Hospital Santo Tomás y Bella Vista. Un hecho destacable sobre el desarrollo de la actividad del tranvía, tanto en su primera fase como en la segunda, es la prerrogativa que sobre el sistema mantenía la compañía del ferrocarril, en manos norteamericanas, motivo por el cual tanto el gobierno de Nueva Granada como el de Panamá, se vieron en la necesidad de pedir permiso para poder realizar cualquier modificación en el transporte.

Debido a la presión política y económica de los dueños del transporte de buses y al auge de los automóviles, el servicio fue clausurado la medianoche del 31 de mayo del año 1941.



1930

Cientos de marinos del ejército norteamericano, denominados “la ola blanca”, se pasean frente a los negocios de la avenida Central-España, en su camino hacia la estación del ferrocarril.

En tiempos de paz, entre las dos guerras mundiales, hubo un flujo de marinos que desembarcaban tanto en el puerto de Balboa, en la ciudad de Panamá, como en el de Cristóbal en la ciudad de Colón. El arribo de ellos, vestidos de blanco, fue muy bien visto por los comerciantes locales, dueños de bares y clubes nocturnos (el Kelleys Ritz y el Rialto), que permanecían abiertos las 24 horas y que les representaban grandes ganancias; pero, por otro lado, muchas veces, la conducta de los soldados, no era la más apropiada.



Ambas vistas de la avenida Central-España, colindantes con la Plaza 5 de Mayo. La primera tomada con dirección a Santa Ana y la otra hacia el barrio de Calidonia. El movimiento de la principal arteria vehicular, se siente tranquilo. El área contaba con edificios que poseían amplias puertas para salir a los balcones, los cuales brindaban sombra a los peatones. El comercio desde aquella época fue heterogéneo (boticas, clubes, hoteles y comercios).





1931

Desde la azotea de la estación del ferrocarril se realizó la toma de la imagen que permite apreciar las faldas del cerro Ancón, así como una de las residencias de la antigua Zona del Canal que se encontraba a 200 metros de la avenida Central-España.

Por su posición privilegiada, la Plaza 5 de Mayo se convirtió en el bazar comercial para los ciudadanos norteamericanos que buscaban en sus locales artículos llegados de todas partes del mundo y también entretenimiento.

En los años 20 del siglo XX, se establecen los centros de estudio de fotografías de panameños, tales como; el de los señores Santiago León, Edward Bennet, Virgilio Cedeño y Joseph Sealy, cuyo anuncio lleva su nombre y se observa en el edificio a la derecha.

En primer plano se observa el paso del tranvía en dirección hacia Santa Ana, así como también parte del tendido eléctrico que facilitaba la conexión con el tranvía.



1938

Para ese entonces, el inmueble al fondo a mano izquierda tenía otros usos comerciales debido a que se habían clausurado las oficinas de la Pacific Mail Steamship Company. Se aprecia la circulación vehicular que se realizaba a la mano izquierda y las líneas del tranvía.



1941

A partir de la segunda guerra mundial se dieron cambios a las estructuras de la Plaza 5 de Mayo, debido a la afluencia del personal civil y militar de los Estados Unidos y de la Zona del Canal, tales como la disminución del espacio abierto donde se encuentra el monumento al Benemérito Cuerpo de Bomberos de Panamá, para ampliar los estacionamientos de vehículos.



El edificio de propiedad del señor Carlos W. Müller, que se muestra en la imagen a la inferior, construido en el año 1912 y cuyo nombre fue hotel Internacional, se presentaba con un anuncio en el techo en latones circulares con cada letra. El inmueble constaba de tres niveles de gran altura que exigían puertas amplias, que proporcionaban una excelente ventilación, así como balcones con herrería de colochos y volutas en todo el perímetro de la fachada. El mismo, fue reemplazado por la estructura que vemos en la foto superior, el cual supera casi el doble de la altura del anterior, ocho pisos, rompiendo el contexto paisajista con los demás edificios a su alrededor, lo que le convirtió en uno de los más altos de la ciudad. Su diseño buscó la simplicidad en su arquitectura, sin mucho ornamento, que era la tendencia del denominado modernismo en Europa. Esta última edificación persiste en la actualidad bajo el nombre de hotel República.



1941

Observamos en la fotografía algunos autos aparcados y otros transitando del lado izquierdo de la avenida Central-España, frente a la Plaza 5 de Mayo.

La circulación por la izquierda se dio por el hecho de que, a inicios de la república, la mayoría de los conductores eran emigrantes de las Islas de Las Antillas y de la India, territorios bajo la dominación del imperio británico, donde el volante está a la derecha para conducir a la izquierda de la vía. Sin embargo, los automóviles que se han utilizado en Panamá desde el año 1906, han sido de manufactura norteamericana, europea y asiática, con especificaciones del volante a mano izquierda, para que se conduzca del lado derecho de la calle.

La práctica adoptada del sistema de manejo británico resultó incongruente con los vehículos que se utilizaban en nuestro país, por lo que el Estado el 15 de abril del año 1943 ordenó que se manejase del lado derecho del camino.

El bus que se aproxima recorría la ruta Catedral – Las Sabanas y reemplazó al sistema de tranvías eléctrico, el cual había dejado de funcionar en el año 1941.



1943

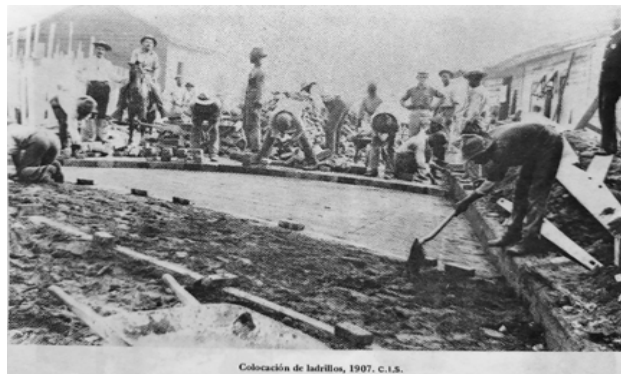
Para esta época el comercio se diversificó con restaurantes, almacenes de ropa, de curiosidades y con la apertura de librerías, como lo que exhibe el letrero de la empresa Morrison, así como con los clubes nocturnos como el Kelleys -Ritz

Se aprecian los autos circulando por primera vez en el lado derecho de la vía. La revista Panamá Canal Review, de la Comisión del Canal de Panamá, al respecto señaló: “el día 15 de abril de 1943 a las 5:00 a.m., las sirenas sonaron en Panamá por tres minutos. Todo el tránsito se detuvo en los caminos y carreteras del país y todos los vehículos cambiaron de izquierda a derecha de la vía”. Desde hacía más de 20 años se había estado discutiendo sobre este día, y se decía que habría muertes y desastres en las calles y avenidas del país. Para sorpresa de todos, el cambio se produjo sin contratiempos y el único problema al que tuvieron que hacer frente las autoridades fue con unos caballos que empujaban una carreta con dos pasajeros. Tanto en las ciudades de Panamá y Colón las personas parecían incapaces de entender por qué no podían seguir conduciendo del lado izquierdo de la vía, como lo habían hecho siempre.

La ciudad capital lucía como una tacita de oro, tal como se registra en cada una de las imágenes. En los alrededores de la Plaza 5 de Mayo como en las áreas aledañas era destacable el orden y la limpieza que se mantuvo en esa época bajo la responsabilidad de los norteamericanos, desde el año 1913 hasta el año 1953, amparados por el Tratado Hay-Bunau Varilla. Con la firma de los Tratados Remón – Eisenhower, la responsabilidad pasó a manos panameñas y se encargó para ello al Departamento de Acueductos, Calles y Alcantarillados (DACA), adscrito al Ministerio de Trabajo, Previsión Social y Salud Pública. El 4 de julio de 1905 se inauguró el acueducto en la ciudad de Panamá.

La edición número 312 de la Revista Lotería, del año 1982, detalla que mediante el artículo 7 del Tratado Hay-Bunau Varilla de 18 de noviembre del año 1903, quedó establecida como una de las obligaciones contractuales de los Estados Unidos, que ese país realizara la construcción del acueducto (captación, almacenamiento y distribución de agua), así como el alcantarillado de las ciudades de Panamá y Colón, y que la República de Panamá se encargará de sufragar su costo, cuyo monto fue 2,72 millones de dólares (lo que representa en la actualidad 90,83 millones de dólares) durante un período de cincuenta años, que fue descontado de los pagos anuales que realizó la Comisión Istmica del Canal al Estado panameño, entre los años 1903 a 1953 por la utilidad que generaba la vía acuática. La población entre ambas ciudades para el año 1906 fue de aproximadamente 40,000 personas. La ciudad de Panamá tenía 1,400 casas en 29 calles y 5 avenidas.

Durante el desarrollo de las obras y por cuestión de supervivencia por parte de los ingenieros, científicos, operarios y otros empleados que participaron en la construcción de Canal de Panamá, se advirtió la necesidad incluir otros trabajos para el saneamiento ambiental que hicieran posible la eliminación de los estanques de agua, así como de las zanjas que atravesaban los poblados y en donde se producían los criaderos de mosquitos que causaron tantos estragos en la salud de los habitantes del Istmo. Fue de esta



manera que cuatro años después se incluyeron en el programa de obras públicas tanto los desagües sanitarios y pluviales, como la pavimentación de las calles de las ciudades de Panamá y Colón.

Los fondos para sufragar dichas obras adicionales fueron pactados entre la República de Panamá y el Gobierno de los Estados Unidos, mediante un Convenio que se firmó en el año 1907. De acuerdo con este pacto, los pagos se harían según el costo de las obras ejecutadas, tanto en la ciudad de Panamá como en Colón y los mismos se extrajeron de los fondos generados por los usuarios por el consumo de agua. “Estos fondos, valga la pena que lo enfatizamos, también los recolectaban y administraban directa y unilateralmente los funcionarios de la Zona del Canal de Panamá. Es decir, una dependencia del Gobierno de los Estados Unidos de América”.

El documento subraya que esta situación prevaleció, tal cual, hasta el año 1947, fecha cuando los Estados Unidos decide otorgarle a Panamá diez años de gracia en la cancelación de la deuda estipulada en el Convenio para las obras a realizarse en las ciudades de Panamá y Colón. Se destaca además que el acueducto de la ciudad de Panamá que se inauguró el día 4 de julio del año 1905, brindó a la población agua cruda pero aceptable desde el punto de vista bacteriológico y químico hasta el año 1915, cuando se inaugura la planta purificadora de Miraflores. En Colón la planta purificadora de Monte Esperanza se inauguró en el año 1914, situación que incidió de forma positiva en la salud pública. Ambas plantas utilizaron el sistema de filtración rápida, muy novedosa para la época y que sirvió de ejemplo para toda América Latina, debido a que podía generar hasta 125 millones de galones de agua por día, a diferencia de la filtración lenta, muy utilizada en la época, mediante la cual se obtenían 2.5 millones de galones de agua en el mismo periodo.



1943

El expresidente señor Arnulfo Arias Madrid quien se caracterizó por su política nacionalista, obligó a los propietarios de los clubes nocturnos a colocar sus anuncios en español, y como idioma secundario, el inglés. Frente a la estación del ferrocarril en la avenida Central-España, el empresario señor Luis Donadío Demare, le había colocado a su establecimiento de ocio el letrero que decía “Club Tierra Feliz”,



cumpliendo con las normas nacionalistas del gobierno panameño, y que anteriormente se nominaba “Happy Land”, cuyo local apreciamos en la histórica imagen superior. Los cafés más concurridos de la época fueron el café Angelini, sitio donde los nacionales y los soldados norteamericanos, luego de sus festejos en los clubes nocturnos reponían sus fuerzas con apetitosos menús, y el famoso Café Pepsi-Cola, que se encontraba en la esquina con la calle L, frente al parque De Lesseps. Ambos establecimientos funcionaron hasta mediados de la década del 60 (1965).



1950

En primer plano, el obelisco con el entorno de los edificios, donde se observa que su forma triangular original se redujo a un pequeño círculo, donde se eliminó su jardinería y veredas, para dar paso a los estacionamientos de autos. Como siempre, enmarcando nuestra ciudad, al fondo a la izquierda, el cerro Ancón. Además, los anuncios y propagandas no interfieren con belleza de los inmuebles; aunque, ya iniciaban los grandes letreros como el de la gaseosa “Coca Cola” sobre la cubierta del antiguo edificio de la agencia de la Pacific Mail Steamship Company.

El monumento a los héroes del polvorín fue diseñado por la Secretaría de Fomento del Estado y construido por la empresa Panama American Corporation, cuyo gerente y representante legal fue el señor Louis F. Joerissen, y se finalizó en abril del año 1916.

Esta icónica obra fue inaugurada en regia ceremonia el día 5 de mayo del año 1916, por el entonces presidente Belisario Porras y recibida por el ex coronel Juan Antonio Guizado, quien en ésa época ocupaba el cargo de primer comandante del Benemérito Cuerpo de Bomberos de Panamá.

La Panamá American Corporation, fue una empresa norteamericana-panameña que tenía entre sus actividades mercantiles la generación de electricidad, suministro de gas y la construcción; sus accionistas fueron los señores William Nelson Cromwell, Isaac Natal, H. Hess, Ricardo Arias, Manuel Espinosa Batista y otros próceres de la separación de Panamá de Colombia. Esta empresa antecedió a la Compañía Panameña de Fuerza y Luz, la que a su vez se convertiría en el Instituto de Recursos Hidráulicos y Electrificación.



1950

En esta foto y en la anterior del mismo año, se observa que han desaparecido las líneas del tranvía.

Los vehículos en circulación y aparcados datan de los años cercanos a la segunda guerra mundial, que culminó en el año 1945; el jeep que se observa a mano izquierda que tuvo gran presencia durante la guerra, se le encontró un uso civil.

Vemos al final de la perspectiva de las edificaciones que la arquitectura empieza a variar, con el levantamiento de edificios cuadrados, simples y de poco ornamento.

El famoso club Kelleys-Ritz, siempre mantuvo toldas que cubrían los balcones de los rayos del sol, para brindar comodidad a sus clientes, en una época que no era común el uso del aire acondicionado en hoteles y locales comerciales.

La tranquilidad que trasmite la fotografía es consecuencia de la construcción de la carretera Transístmica Panamá – Colón, que conllevó una reducción en el uso del ferrocarril y de otros servicios complementarios como el transporte selectivo, los hoteles y los restaurantes. Con el final de la confrontación bélica, también se disminuye la cantidad de personas que circulaban en los alrededores de la Plaza 5 de Mayo.



1950

A inicios de los años 40 hasta la década de los años 50 del siglo XX, el área verde que exhibía y embellecía la Plaza 5 de Mayo, para hacer de este espacio un sitio agradable, fue sacrificada y transformada en estacionamientos para beneficio de aquellos conductores que hicieran uso tanto de la estación del ferrocarril, como del hotel ubicado a un costado de esta, y en esa línea, de los negocios y oficinas ubicadas en las inmediaciones.

La medida obedeció a la creciente cantidad de vehículos que ya empezaban a transitar por la ciudad de Panamá.





1950

Al fondo a mano izquierda, se aprecia el nuevo edificio del hotel Internacional que superaba las tres plantas que caracterizaron las edificaciones existentes hasta ese momento; la obra fue construida tras demoler el anterior inmueble de gran riqueza ornamental. Con el paso del tiempo, los negocios que surgieron alrededor de la histórica plaza, debido a su excelente ubicación, gozaron de creciente popularidad y prosperidad, tal como ocurre hasta el día de hoy.

En el año 2017, la emblemática Plaza 5 de Mayo fue rehabilitada a su tamaño original de 1,400 metros cuadrados por la Alcaldía de Panamá administrada por el señor José Isabel Blandón, debido a la puesta en marcha del proyecto de revitalización de los espacios públicos de la ciudad, bajo los criterios de paisajismo y mejora de la movilidad de los transeúntes.





1952



La antigua sede de la Pacific Mail Steamship Company, a mano derecha, fue comprada por la Compañía Internacional de Seguros en el año 1942, con el interés de construir su sede principal, con características similares al edificio contiguo. El diseño lo realizó el arquitecto Gustavo Schay, lo que confirma el dibujo en perspectiva a mano izquierda, con su firma.

Entre los años 1951 y 1952 se construyó la edificación en la que tomó parte el arquitecto Ricardo Holzer (recién graduado de la Universidad de Panamá).

Alcanzó los nueve niveles con ventanales acristalados que bordean sus fachadas, donde predominan las líneas horizontales y curvas en las esquinas de la obra (estilo aerodinámico). Las columnas de la estructura están ubicadas únicamente en su perímetro, que le dan amplitud al espacio interior. La planta baja se destinó para locales comerciales, tales como bancos y almacenes y ahora casino.



1954

Las fotografías permiten visualizar las construcciones existentes en los alrededores de la Plaza 5 de Mayo. Se encuentran el hotel Internacional y de la sede de la compañía Internacional de Seguros, que muestran su majestuosidad al poseer la mayor altura en esa época, en comparación con la estación del ferrocarril, y el obelisco en honor a los mártires del trágico suceso ocurrido en el polvorín.

La intersección de las avenidas B y Central-España es ampliada en un punto más allá de la entrada vehicular de la estación ferroviaria, colindante con la avenida Justo Arosemena, para lograr un diseño más adecuado. En el cruce de las vías mencionadas con la calle L, se observa la garita de tránsito utilizada en la época y junto a ella, un semáforo, que regulaba el paso de los vehículos.



1960.

La Plaza 5 de Mayo fue reducida de su tamaño original, para ser utilizada como área de estacionamientos, lo que la hace pasar por desapercibida ante el desorden vehicular en esta encrucijada.

También se observa la contaminación visual por la colocación de grandes letreros luminosos que esconden las hermosas fachadas de los edificios que datan de inicio de siglo XX.

Algunos de los propietarios modificaron sus fachadas a diseños simples, como el que observa en la foto inferior, al lado del hotel Interamericano, que conserva su riqueza arquitectónica hasta nuestros días.

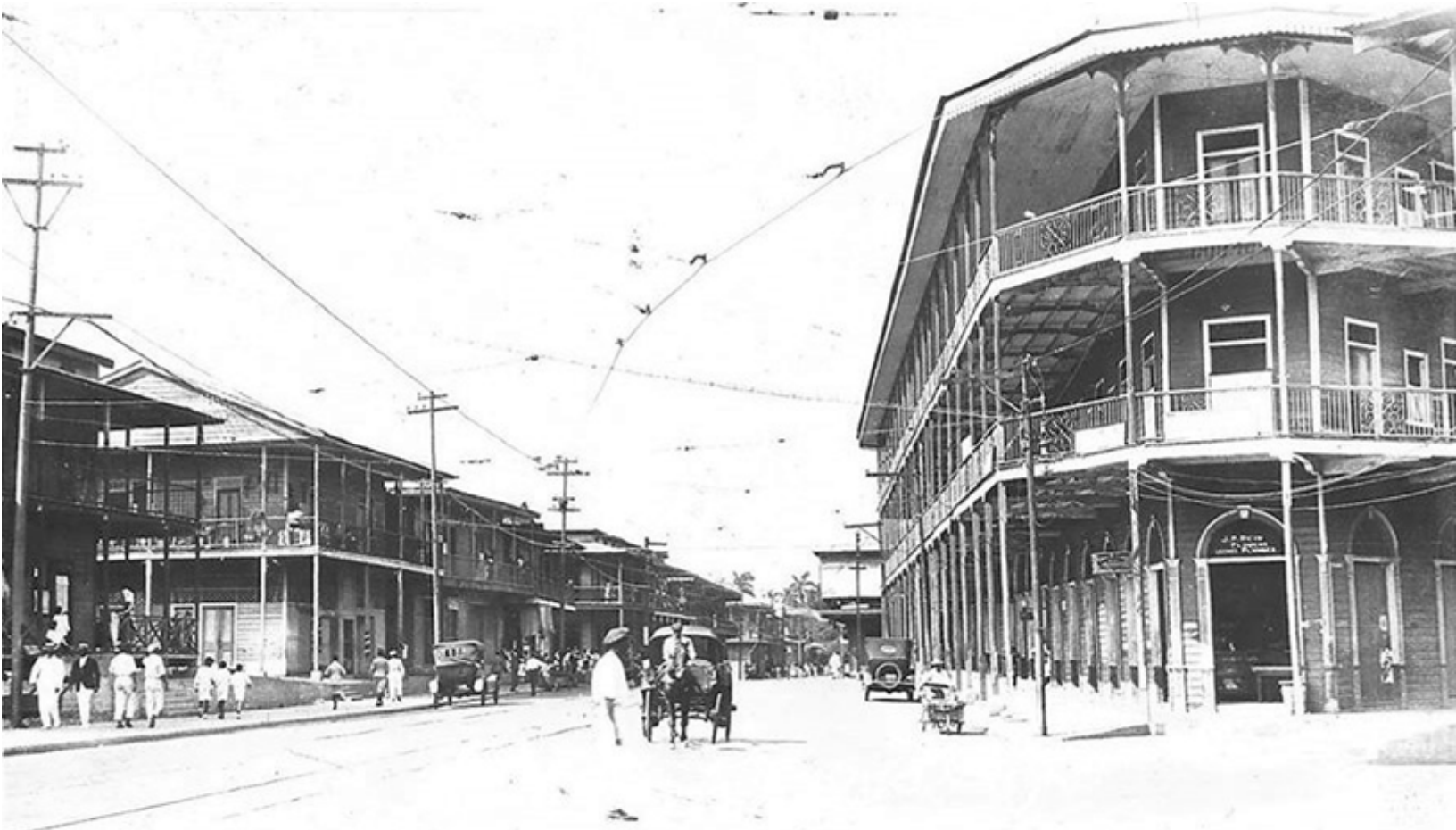


EDIFICIOS COLINDANTES AL PALACIO JUSTO AROSEMENA





EDIFICIOS COLINDANTES AL PALACIO JUSTO AROSEMENA



1. CASA MÜLLER 1910 - 1978

La numerosa fuerza laboral integrada por antillanos y personas provenientes de otras latitudes (40, 000 personas), contratadas por los norteamericanos para la construcción del Canal de Panamá, dio origen a singulares historias; una de ellas es la de la Casa Müller, inmueble de madera edificado en forma de “L” en el terreno, y su fachada en esquina de manera triangular, para conmemorar el paso del primer barco por la vía acuática, según dijo su constructor, el señor Joaquín Rodríguez Londoño (1875 – 1946), a quien apodaban “El Maicero”, y era un capataz proveniente del municipio de Caldas en Colombia, muy conocido en la ciudad de Panamá, en ese momento. No era un arquitecto profesional, pero conocía bien el oficio.

PALACIO JUSTO AROSEMENA, RECORRIDO HISTÓRICO EN SU ENTORNO

El edificio fue acreditado en su época como el más grande construido de madera y de inquilinato, en el mundo.

A petición de su propietario, el señor Carlos W. Müller, el edificio debería ser similar al estilo arquitectónico que exhibía el gran hotel Tívoli en la antigua Zona del Canal de Panamá, construido entre los años 1905 – 1907, a unos 300 metros de distancia; es decir, con amplios pasillos y techos altos para facilitar la circulación del aire, cielo raso de madera y techo de zinc de cuatro pendientes. Una vez terminado, en la planta baja se instaló una pequeña cárcel o centro de detención de mujeres con su comisaría y una estación de bomberos para casos de incendios, que eran muy frecuentes en la época.



Con el paso de los años, los locales de la planta baja fueron utilizados para distintos negocios. En algún momento, el señor Müller, muy astutamente, comenzó a ofrecer a sus inquilinos un bono de un mes gratis (alquiler) si detectaban el comienzo de cualquier incendio y lograban apagarlo. Esto finalmente se convirtió en un arma de doble filo, ya que muchas personas provocaron o simularon el inicio de un incendio para evitar pagar el alquiler.

La casa Müller fue conocida entre la población afrocaribeña como “Edificio Mullah” o “Casa Miller”, y pocas personas (para efectos de la correspondencia) lograban dar con su dirección exacta, debido a que el inmueble fue ubicado en la Avenida Central-España y entre las calles 23 y 24 en Calidonia. No obstante, con solo escribir en su remitente Casa Müller, el cartero sabía a dónde dirigirse.

Durante la construcción de la casa Müller, en el año 1910, se produjo una urgente necesidad de vivienda para dar cobijo tanto a la enorme fuerza de trabajo de la Zona del Canal, la cual emigró hacia la ciudad

de Panamá y contribuyó al crecimiento de los corregimientos de Calidonia (que solo contaba con 800 habitantes cuando se inició el proyecto del Edificio Müller), Río Abajo, El Chorrillo, Santa Ana y varios otros. Estos hombres asalariados con grandes cantidades de dinero en efectivo para gastos, eran los clientes potenciales para el proyecto del señor Müller, pues en esa época no se contaba con suficientes inmuebles para alquilar.

La historia de la Casa Müller se remonta al paso por el istmo del patriarca de la familia, señor Oscar Müller, quien se dirigió a California a realizar sus sueños, pero quedó poco impresionado con lo que finalmente pudo lograr y decidió regresar a Panamá, donde eventualmente encontró su fortuna. “De hecho, encontró una gran pepita de oro: su esposa”, también de descendencia alemana.

Una vez establecido en la ciudad de Panamá, su hijo señor Carlos W. Müller aprovechó la oportunidad de asegurar un terreno de tres lotes adyacente al Puente de Calidonia, alquilado con opción de compra a la Panamá Railroad Company, para levantar una estructura residencial de tres niveles con 80 apartamentos. Cabe señalar que, el gobierno colombiano había entregado gratuitamente a la empresa del ferrocarril 101,250 hectáreas de terreno, las cuales estaban distribuidas a lo largo de toda la extensión de la vía.

Luego de la firma del tratado Hay-Bunau Varilla, esta compañía se unió a la Comisión Istmica del Canal, que posteriormente, compró otras tierras en sectores tan distantes a sus instalaciones como la Explanada entre los barrios de San Felipe, Santa Ana y en la Huerta Sandoval, en Santa Ana. Tras la separación de Panamá de Colombia, los Estados Unidos cobró en concepto de alquiler, por esos mismos terrenos, al Estado panameño entre 1903 y 1955, la suma de 24.4 millones de dólares. No obstante, durante el mismo período, los Estados Unidos le pagó a Panamá por la utilidad que generaba el Canal y la concesión por el ferrocarril 16.7 millones de dólares, lo que hace una diferencia de 7.7 millones de dólares a favor de los norteamericanos

En atención a las disposiciones contenidas en el tratado Hay-Bunau Varilla, se determinó que la oficina de Sanidad de la Zona del Canal de Panamá sería la encargada de establecer las normas y permisos de construcción en las ciudades de Panamá y Colón, así como también se encargaría del suministro de agua potable, y de la recolección y el tratamiento de la basura. La oficina de Sanidad exigió a los señores Müller y Rodríguez Londoño la construcción de cuartos en hilera, balcones perimetrales en cada piso de la vivienda, cuartos con 9.30 metros cuadrados de superficie mínima y sobre las puertas ventanillas para la buena ventilación y entrada de luz.

La Casa Müller, fue una excepción entre las casas de inquilinato de la época, debido a que fue planificada y adaptada al entorno. Sus columnas inferiores de madera se apoyaban sobre pilotes de hormigón, el piso inferior era de hormigón, los pisos superiores y todas sus paredes eran de madera, tenía barandales en los balcones con herrería, y contaba con una altura entre pisos de 4.0 metros. Unas 800 personas hicieron de este inmueble su residencia en la ciudad de Panamá.

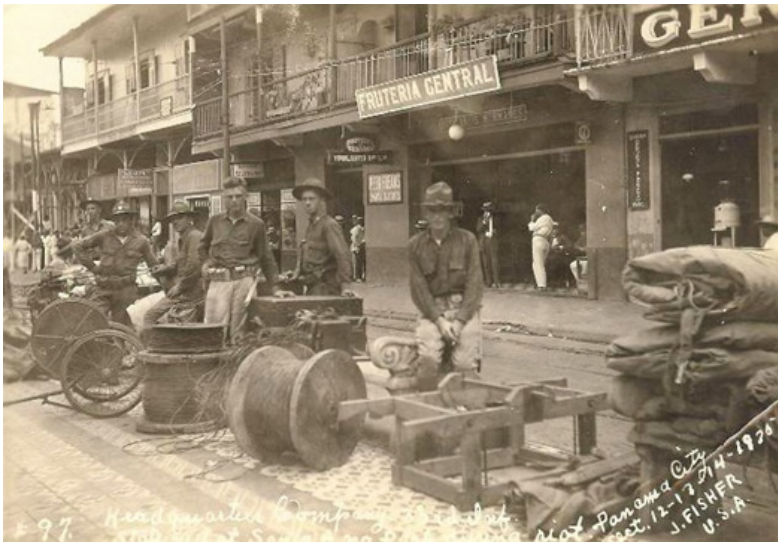
1.1 MOVIMIENTO INQUILINARIO



1925

Con la creación, no sólo de la Zona del Canal, sino también del “cordón de inquilinos” entre El Chorrillo y Marañón, el arrabal quedó constreñido y hacinado. Su principal vínculo con las afueras era la estrecha avenida Central-España. Años más tarde se crean otras rutas; sin embargo, el cuello de botella persistió a la altura de la Plaza 5 de Mayo.

El transporte público y el automóvil fomentaron el crecimiento suburbano, pero la verdadera razón de la movilidad fue la búsqueda de ambientes más amplios, saludables, seguros y exclusivos para la élite; no obstante, las tensiones entre los “de adentro” y los “de afuera” constituyó una constante que en nada se benefició de la anticuada e ineficiente política estatal con respecto a la vivienda y a los alquileres. En el arrabal hubo siempre más pobreza, más hacinamiento, más casas de madera y más incendios; así como insalubridad, poca ventilación, baños y servicios escasos de uso público, lo que trajo consigo una desmejora de la calidad de vida de sus ocupantes y por consiguiente degeneró



en reclamaciones y violencia pública, cuyo punto más álgido se dio durante el Movimiento Inquilinario del año 1925, cuando el alto costo de la vivienda obligó al pueblo a realizar protestas por las calles. El Presidente Rodolfo Chiari alarmado ante la magnitud del problema y para aplacar las revueltas, solicitó la intervención de las tropas norteamericanas acantonadas en la Zona del Canal, las que mataron a más de veinticinco manifestantes e hirieron a muchos otros, por el único delito de pedir la rebaja de los alquileres.

El día 12 de octubre y por nueve días (hasta el 23 de octubre) se acantonaron 600 soldados norteamericanos repartidos entre los parques de Santa Ana y el Roosevelt o Zoológico y Jardines De Lesseps, quienes declararon poseer el control de la policía, de los territorios de la ciudad de Panamá, y sus puertos, por lo tanto, quienes desobedecieran sus órdenes serían arrestados y llevados ante las autoridades competentes para ser juzgados y castigados. Los extranjeros que participaron en las revueltas fueron despedidos y deportados por perturbar la paz nacional. En la práctica, la ciudad quedó bajo las órdenes del general norteamericano C. H. Martin.

Posteriormente, el mismo presidente Chiari asumió la defensa de los inquilinos, exigiendo a los propietarios la rebaja de hasta un 10% de la tarifa de alquileres que había entrado en vigencia en enero de 1925. Sin embargo, durante los siguientes años, los propietarios siguieron aumentando los porcentajes hasta un 50% o 75% sobre los precios vigentes. hasta que, en el año 1932, coincidiendo con la crisis económica mundial, el problema volvería a estallar.





1930

(Dos imágenes de la misma época)

A mano izquierda de la avenida Central-España y frente a la casa Müller, se observa otra estructura de inquilinato recién construida y conocida como “El Cruce”, que reemplazó un residencial de madera de principios del siglo XX. La nueva edificación tenía prestancia, con igual cantidad de niveles que la casa Müller, pero a diferencia de esta, era de mampostería y balcones con balaustrada.

En la principal arteria vehicular de la ciudad observamos las agujas levantadas del tren que indicaban la libre circulación de los automóviles y el tranvía , los cuales transitaban del lado contrario a como se conduce en la actualidad.

La foto inferior muestra el terreno con jardines y altas palmeras perteneciente al parque Roosevelt o Zoológico y Jardines De Lesseps, transformado y llamado actualmente, plaza Remón Cantera. En el terreno a mano derecha y con forma de triángulo, se ubica hoy la estatua de Mahatma Ghandi.



1944

Transcurridos varios años desde el inicio de la segunda guerra mundial, con la presencia y el aumento de tropas del ejército norteamericano en la República de Panamá, se había intensificado los preparativos para la defensa del Canal y de las ciudades terminales, sin embargo, en la ciudad capital continuaban los días con normalidad. Para reforzar los sentimientos patrióticos, se mantenía izado el pabellón nacional en el terreno del parque Roosevelt o Zoológico y Jardines De Lesseps, a la izquierda, y cercano al inmueble conocido como “El Cruce”, en los límites con el enclave colonial de la línea del ferrocarril.

El espacio del parque Roosevelt o Zoológico y Jardines De Lesseps se vio reducido por el desarrollo urbano y por la colocación del pavimento, que le hicieron perder las grandes palmeras y el verdor que le caracterizaba.

La casa Müller, punto de referencia en el sector, se ubica a la derecha de la imagen y delante de ella, se observa el área verde de la plaza en honor a los héroes de la Guerra de Los Mil Días.

Es posible apreciar por la avenida Central-España dos de las conocidas “Chivas”, que se utilizaban como transporte colectivo urbano, y que reemplazaron desde el año 1941 al sistema del tranvía. Estos vehículos eran modificados en Panamá, se le adicionaban puertas abatibles en ambas direcciones, se le colocaban bancas de madera, una frente a la otra, en forma longitudinal y adyacente a las ventanas. El origen del nombre Chiva, se debió a que la mayoría de los conductores profesaban la religión hinduista, y por costumbre tenían colocada una imagen de su dios más importante en la parte frontal, sobre el conductor. “Shiva”, se deriva del sánscrito siva que significa “el benévolo”.

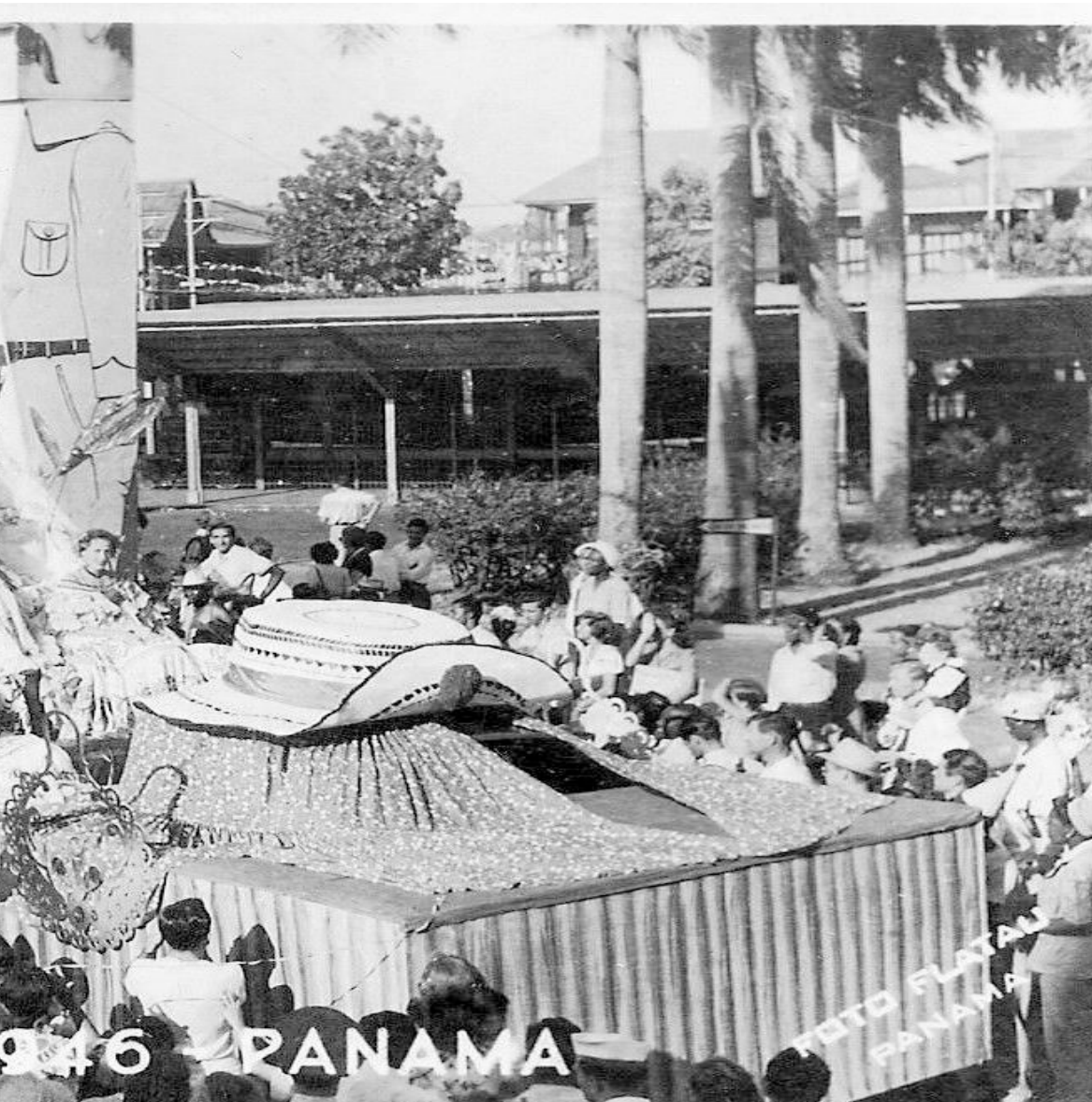


1946

Curiosamente, durante el “Carnaval de la Victoria” en el año 1946, llamado así tras la culminación de la segunda guerra mundial, el año anterior, debido al triunfo de los ejércitos aliados y durante la caravana de Su Majestad señorita Marcela Cucalón; una parte del balcón frontal de la Casa Müller, se cayó por el exceso de personas que observaban el paso de la reina durante el domingo, con resultado de varios heridos.

El balcón fue reparado. Esta fiesta fue una de las más alegres y masivas en aquellos tiempos, con participación de carros alegóricos y comparsas, además, por la cercanía a la Zona del Canal, siempre se contaban con una activa participación de los norteamericanos.

La reina Marcela primera se dirige desde la casa Müller hacia el Casco Antiguo. Detrás del carro alegórico se observa una de las maquinarias del tren, al igual que las casas de inquilinato de madera del barrio de El Marañón.



**PALACIO JUSTO AROSEMENA,
RECORRIDO HISTÓRICO EN SU ENTORNO**



1948

La desaparecida y afamada Casa Mü rodeada de un tránsito vehicular que va avenida Central-España, con la circulación hacia la Plaza 5 de Mayo, de muchos los nuevos modelos de buses del trans



1950

La vista de la amplia avenida Central-España tomada un 15 de abril, presenta un tránsito moderado en comparación al de nuestros días. Al fondo, se confina la continuidad de esta vía, entre las casas de inquilinato conocidas como “El Cruce” y la casa “Müller”, que sobresalen de las demás por su altura, prestancia y que parecen dos barcos que se aproximan.

Causa nostalgia y preocupación traer a la actualidad esta impresión debido a la gran contaminación visual, auditiva y a la reducción de los espacios abiertos producto de la transformación que se han producido en su entorno con el pasar del tiempo. Cambios como los del antiguo parque Roosevelt o Zoológico y Jardines De Lesseps, hoy parque Remón Cantera, y la desaparición de las icónicas estructuras antiguas ya mencionadas. Lo positivo ha sido la desaparición de los viejos caserones insalubres, erigidos durante la época del proyecto de la construcción del canal francés y la realización del canal por los norteamericanos.

La construcción del viaducto de la 3 de Noviembre y la proliferación de los anuncios publicitarios, han ocasionado contaminación visual en ésta área, aunado a esta situación, se han realizado modificaciones poco amigable para con el peatón, debido a la estrechez de las aceras y al bullicio constante provocado por la saturación vehicular.





1950

Foto tomada el mismo día que la anterior, un 15 de abril del año 1950, con vista hacia la avenida Justo Arosemena. Se muestra el cinturón de residencias de inquilinato paralelas a las líneas del ferrocarril, que marcaban el límite con el barrio de El Marañón. La arquitectura es similar entre ellas, cada una de dos niveles y de tres metros de altura, techos con pendientes pronunciadas y balcones.

En la actualidad los accesos a la estación de la línea 1 del Metro de Panamá, denominadas “5 de Mayo”, se encuentran inmediatamente después de la línea del ferrocarril, donde se ubicaban las casas a la entrada vía Justo Arosemena. Si hubiesen permanecido hasta hoy, esas casas estuvieran adyacentes a la Policlínica de la Caja de Seguro Social, Doctor Manuel Ferrer Valdés. Todo este barrio obrero desapareció en la década de los 80 del siglo XX. Una parte de los terrenos de El Marañón fue utilizada por el Estado para ofrecer las facilidades de estacionamientos a los usuarios de los servicios de salud, otra parte se utilizó para albergar la zona paga del Metro Bus, el resto se destinó para el comercio.

Es posible observar al fondo de la imagen el primer pabellón de la escuela República de Venezuela, que inició funciones el primero de octubre del año 1929. La estructura fue demolida y en la actualidad se encuentra en su etapa de construcción. Las agujas que daban paso o detenían los autos cuando el tren se aproximaba dominan el centro de la foto. Sobre la vía Justo Arosemena, aún se conservan restos de las vías del ferrocarril.



En primer plano, en el cruce, a la izquierda, se encuentra el monumento a Mahatma Ghandi y a la derecha se construyó un edificio de dos plantas de hormigón adyacente al Museo Reina Torres de Araúz.



1950

El Banco de Urbanismo y Reconstrucción, antecesor del Instituto de Vivienda y Urbanismo, hoy el Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial, hizo un estudio en la década de los años 50 del siglo XX, para determinar los tipos de viviendas en el área metropolitana. El estudio reveló que en la ciudad de Panamá el 75 % de las viviendas eran

de inquilinatos y su concentración se daba en los barrios de El Chorrillo, Santa Ana, El Marañón, Calidonia, hasta los límites con Bella Vista.

La Casa Müller que, ocupaba un área de terreno de aproximadamente 1,400 metros cuadrados, era casi un monumento, su extraña belleza hacía olvidar el bajísimo nivel que representaban los inmuebles de madera para alquiler. La planta baja se destinó para uso comercial y brindaba servicios complementarios a sus ocupantes.

Según testimonios de quienes la conocieron, la misma poseía una entrada principal justo en el medio de la edificación, hacia la avenida Central-España, que coincidía con otro acceso desde la calle 23 Este, hoy inicio de la avenida Perú. Estas entradas se conectaban con las escaleras que conformaban un espacio arquitectónico libre de tres niveles. En la parte posterior, abajo, colindante con la calle 23 Este, se encontraban las áreas comunes sanitarias y de lavandería.



1952

En la foto tomada desde la avenida Central-España hacia la Plaza 5 de Mayo, en la intersección de las calles 24 Este y M, se aprecia un policía dentro de una arcaica garita de madera, que supervisaba el cumplimiento de las normas de tránsito.

En la garita es posible divisar varios letreros que advertían a los peatones: "cruce por las líneas de seguridad". Las paradas para los buses se encontraban a ambos lados de la avenida.



1960

Para estos años, el movimiento comercial y el auge empresarial hicieron de los alrededores de la Casa Müller un sitio muy transitado. Se observa el nuevo edificio de la Caja de Ahorros (a mano izquierda) frente a la bulliciosa y muy transitada avenida Central-España. Con el ensanche de la avenida 3 de Noviembre y la construcción del via ducto hacia la Cinta Costera, desapareció el parque adyacente a la sucursal de la Caja de Ahorros en el cruce de Calidonia.



1970

Se inicia el remplazo de los viejos caserones de madera que estuvieron paralelos a la línea del ferrocarril, como lo atestigua la foto. Se levantan nuevos edificios de hormigón cercanos a la casa Müller, la cual se mantenía como centro comercial y residencial, aunque su estructura presentaba cierto deterioro.

Según testimonios de personas procedentes de otras provincias y de ciudadanos de la ciudad capital, la casa Müller se desmanteló entre los años 1978 y 1979, y no en el año 1971, como equívocamente se difunde.





Tivoli Hotel, Ancon, Canal Zone



HOTEL TIVOLI
1907 - 1971

2. HOTEL TÍVOLI 1907 – 1971



1913

Enclavado en la cima de la pequeña colina Tivoli, de 20 metros sobre el nivel de mar en los límites de la Zona del Canal en el área de Ancón, poseedora de privilegiadas vistas hacia la bahía de Panamá y sus alrededores, en donde nacionales y extranjeros disfrutaban de las cálidas brisas marinas, así como de las refrescantes temperaturas provenientes del cerro Ancón, se inició su construcción en el año 1905 y se finalizó en el año 1907 el hotel Tivoli, referente hotelero de la ciudad hasta el año 1971. Llamado a convertirse en el gran centro social de los norteamericanos, ofreció a sus huéspedes y clientes suntuosos banquetes, elegantes salones para recepciones de bodas, bailes, reuniones sociales, conferencias, congresos y graduaciones.

Por encontrarse en terrenos limítrofes a la Zona del Canal, mismos que fueron delimitados por el tratado Hay-Bunau Varilla de 18 de noviembre del año 1903, su acceso era fácil para los panameños. Estuvo bajo la administración del gobierno de los Estados Unidos, a través del Departamento de Subsidios, por lo que ofrecía un perfecto santuario para el refugio de políticos perseguidos por el régimen de turno en Panamá.

El edificio fue diseñado por el arquitecto californiano señor Parker O. Wright Jr. (2/8/1873-2/6/1943), contaba con dos pabellones laterales hechos con columnas de hormigón, pisos y paredes de madera y

PALACIO JUSTO AROSEMENA, RECORRIDO HISTÓRICO EN SU ENTORNO

su pabellón central era de ladrillos rojos. Los tres pabellones contaban con un techado terminado en tejas francesas de color rojo, a las que se sumaban dos buhardillas.

Contó con tres niveles, amplios ventanales, balcones, 156 habitaciones con baños privados, la célebre Suite Roosevelt y brindaba a sus huéspedes amplios patios y jardines para montar a caballo.

El costo de la obra en el periodo de los años 1905-1907 se estimó en 300,000 dólares, valorados en 10 millones de dólares al día de hoy.

En el año 1911 se agregó un elevador y posteriormente se instaló el sistema de agua caliente en todas las habitaciones. Para el año 1922, la División de Incendios de la Zona del Canal declaró que el inmueble requería protección contra el fuego, por lo que se le instalaron rociadores.

Una postal en colores, muestra las instalaciones rodeadas con una frondosa vegetación compuesta por árboles y palmeras.





INTERIORES DEL HOTEL TÍVOLI

El vestíbulo del hotel exhibe un amplio pasillo enmarcado con altas columnatas interiores, forradas con molduras y recuadros de madera, a poco más de un metro de altura, y al lado de la entrada, a mano izquierda, se encontraba la recepción para atención a los turistas.

Poseía un espacio central de altura libre a través de cual era posible contemplar hasta el techo o la cubierta, que estaba dotada con entradas de luz natural y se ubicaban en el tercer piso. En cada uno de los pisos había una balconada en el perímetro del espacio central, que permitía apreciar la triple altura. Las escaleras y pasamanos de madera a cada lado fueron un elemento repetitivo en todos los niveles, que armonizaban con elegancia y simetría la estancia. Indudablemente, este sitio brindó a los espectadores de la época una hermosa arquitectura interior, de prestancia, luminosidad y buena ventilación.

Para el año 1911, cuatro años después de finalizada su construcción, se instaló un ascensor, en algún lugar de esta antesala.



13-K-3 (14) A

Interior, Hotel Tivoli, Ancon, Canal Zone.

September 12, 1951.

1951

En la década de los años 50 del siglo XX, con la modernización del edificio, la madera de la recepción fue recubierta con pintura, para brindar más luminosidad y sensación de amplitud, el piso de madera machihembrada fue decorado con alfombras y en los techos se colocaron los rociadores contra incendios.

Para promocionar la venta de productos, la administración del hotel cambió los mostradores de madera por vitrinas.





Balcones y columnas que bordeaban la edificación del hotel Tívoli)El hotel Tívoli utilizó una majestuosa arquitectura adaptada al trópico, ubicado sobre la colina del mismo nombre, estaba bordeado con anchos y cómodos balcones resguardados con mallas contra insectos que permitían una ventilación en varias direcciones, lo que brindaba una placentera frescura a sus huéspedes.

El mimbre fue un material muy utilizado en el mobiliario tanto de sillas, como de sofás y mesas, en interiores y exteriores, siendo este material de gran versatilidad, durabilidad y ligereza.



PALACIO JUSTO AROSEMENA, RECORRIDO HISTÓRICO EN SU ENTORNO

Salón de damas – hotel Tívoli-Ancón en la Antigua Zona del Canal. Elegante salón destinado al uso de las damas. Se observan los exóticos, variados y creativos diseños de los muebles de mimbre que fueron utilizados sobre alfombras decorativas.

La amplia estancia, de aproximadamente tres metros de altura, muestra las espaciosas y dobles puertas con salidas a los balcones, así como, los ventanales que iban hasta el nivel del cielo raso. Este patrón se manifestaba en todas las áreas del majestuoso



hotel; en las habitaciones, salones de bailes, de billar y restaurantes. De esta forma, el arquitecto californiano Parker O. Wright Jr., logró la luminosidad y la buena ventilación esperada.



Restaurante del hotel Tívoli

Fueron famosos los actos sociales tales como bailes de año nuevo, de navidad, bodas y otros, donde se incluían elegantes cenas en los salones de los restaurantes, con abundancia de exquisiteces en sus platos. Dichas actividades contaron con la asistencia de algunos personajes de la alta sociedad zoneíta y panameña.



Dos vistas de los espaciosos y elegantes salones de estar utilizados por los huéspedes para sus conversaciones. Estos poseían pisos machihembrado y esbeltas columnatas revestida con madera.





13-K-3 (12) C

Pergola Bar and Barroom, Hotel Tivoli, Ancon, Canal Zone.

August 22, 1951.

1951

Bar La Pérgola

El hotel Tivoli fue inaugurado el 1 de enero del año 1907, pero debido a las políticas moralistas que imperaban en esa época en la sociedad zoneíta, no se permitió la existencia de salones-bar, medida que se extendió a partir del 1 de enero del año 1920, debido a la aplicación de la Ley Seca en los Estados Unidos, hasta el 31 de diciembre del año 1933, que prohibió fabricar, vender, transportar o importar bebidas alcohólicas. Luego de tres años de ser abolida la Ley seca, se inauguró por primera vez el bar Pérgola que aparece en la foto.

El bar La Pérgola se caracterizó por brindar amplitud y comodidad a sus clientes, que disfrutaron además de hermosas vistas desde sus ventanales. Las bebidas eran repartidas en las mesas y no se permitían asientos alrededor de la barra.



Tomada desde la azotea del hotel Tívoli hacia el cerro Ancón, la imagen recoge uno de los valiosos pulmones de nuestra ciudad. Desde este punto se obtenía una vista privilegiada en un ángulo de 360 grados de la ciudad de Panamá y del área de la Zona del Canal.



PALACIO JUSTO AROSEMENA, RECORRIDO HISTÓRICO EN SU ENTORNO

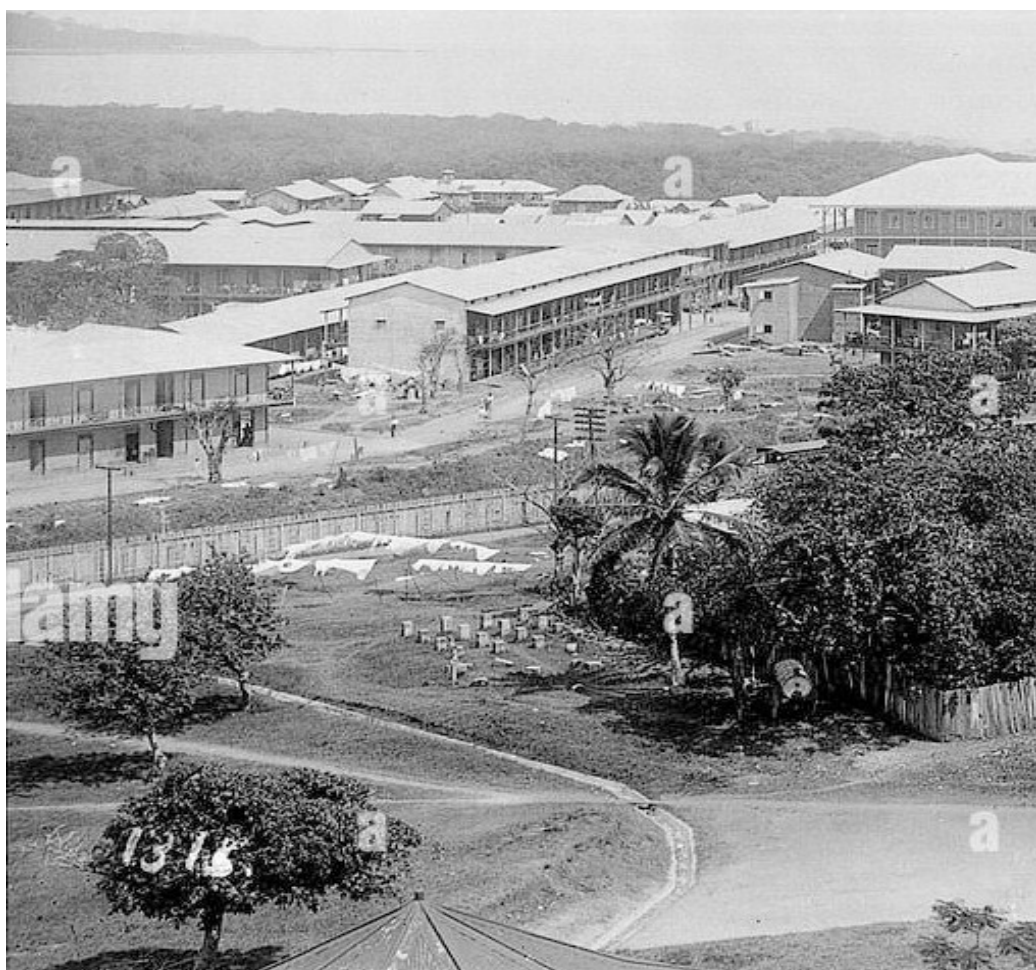


1912

La comunidad de Pueblo Nuevo de Calidonia surgió de forma improvisada en las cercanías del Puente de Calidonia, al borde de la línea férrea que comunica las ciudades de Panamá y Colón, alrededor del año 1870.

Años más tarde se construyó el imponente hotel Tívoli que corona la imagen.

En sus inicios las casas fueron chozas de paja ocupadas por nacionales (obsérvense además otras fotos en la sección del Puente de Calidonia).



1912

Posteriormente, con la llegada de la Compañía Universal del Canal de Panamá (francesa), y por la necesidad de contar con mano de obra para construir un canal a nivel, los galos trajeron trabajadores de sus posesiones en las islas de Las Antillas y construyeron un campamento frente a la colina Tívoli, con casas de uno y dos pisos que ubicaron en el barrio de Pueblo Nuevo de Calidonia, y que se observan en la foto superior y siguiente.

Las casas a pesar de ser provisionales, tenían características adaptadas al clima tropical y cierta belleza de la arquitectura francesa.

Las enfermedades tropicales, las precarias condiciones sanitarias con pocas letrinas y las vicisitudes que tuvieron que enfrentar los inmigrantes que ocuparon Pueblo Nuevo de Calidonia, en pleno centro de la ciudad de Panamá, les forzó a establecer un pequeño cementerio cercano a sus viviendas (a mano izquierda de la foto superior) y a los límites de la línea ferroviaria, para brindarle cristiana sepultura a aquellos desafortunados que perdieron sus vidas durante la encrucijada del canal francés.





273-J. Tivoli Hotel, Ancon, C.Z. View from north wing, looking southwest. Jan. 16, 1914.

1914

Luego de la firma del tratado Hay Bunau-Varilla del año 1903, que cedió tierras panameñas a los norteamericanos, las ubicadas en la colina Tívoli fueron acondicionadas para construir el afamado hotel, y las que ocupaba la comunidad de Pueblo Nuevo de Calidonia, fueron desalojadas para brindar un amplio patio para la recreación de los huéspedes (área de 4.89 hectáreas).

La responsabilidad de reubicar a los moradores del poblado le correspondió al Estado panameño, que los llevó a las afueras de este mismo corregimiento. Esta es una de las últimas fotografías que muestran al fondo parte de aquel poblado, antes de ser expulsado. En primer plano se observa el área de estacionamientos que utilizó el hotel Tívoli, el cual utiliza en la actualidad el Instituto Smithsonian de Investigaciones Tropicales.



TIVOLI HOTEL & DE LESSEPS PARK, PANAMA, R. P.

No. 557

La oferta hotelera de la que podían disfrutar los huéspedes del Tívoli, se vio incrementada de manera significativa con la construcción del parque Roosevelt o Zoológico y Jardines De Lesseps (área de 2.18 hectáreas), ubicado justo a un costado del terreno que ocupó la comunidad de Pueblo Nuevo de Calidonia. De esta forma, a pesar que el hotel estaba construido en tierras de la Zona del Canal, logró beneficiarse de esta facilidad ubicada del lado panameño. En la foto superior es posible apreciar el quiosco, así como la frondosa y variada vegetación que complementaba el jardín diseñado con las más exigentes normas de paisajismo de la época.

En febrero del año 1951, este hotel pasó a llamarse casa de huéspedes “Tívoli Guest House” y dejó de aceptar huéspedes comerciales, dado que en esa fecha se inauguró el hotel Panamá Hilton, en la ciudad capital, con las comodidades que exigían los turistas y comerciantes norteamericanos. De esta forma, se adoptó la política de alojar únicamente a aquellos empresarios relacionados con negocios vinculados al Canal de Panamá o con parientes de los empleados de la zona canalera. Sin embargo, hubo pocas excepciones donde se les permitió a ciertas personas quedarse como huéspedes.





13-K-3 (15) C Tivoli Guest House, Ancon, Canal Zone. June 1, 1956.

1956

Esta imagen muestra la imponente fachada del hotel Tivoli, así como la ampliación a dos niveles del área de estacionamientos, para brindar más comodidad a los visitantes y huéspedes.

En la actualidad el nivel inferior forma parte del ensanche de la avenida de Los Mártires y el superior, es utilizado por el Instituto Smithsonian de Investigaciones Tropicales.

La visual se complementa con el perímetro posterior en donde destacan las casas residenciales, y al fondo parte de los hangares y otras instalaciones del aeropuerto militar de Albrook.



13-K-3 (15) A Tivoli Guest House, Ancon, Canal Zone. June 1, 1956.

1956

Vista tomada desde las laderas del cerro Ancón, en dirección hacia Calidonia. Permite apreciar en primer plano el costado y la parte posterior del hotel Tívoli rodeado de una frondosa vegetación, así como de amplios espacios, en contraste con la ciudad de Panamá, cuyas construcciones en un espacio similar, lucen concentradas en los barrios de El Marañón y San Miguel. Los terrenos del Tívoli, ubicados dentro de la jurisdicción de la Zona del Canal, sumados a la superficie que comprendía el parque Roosevelt o Zoológico y Jardines De Lesseps, hacían un total de 7.07 hectáreas, únicamente para uso de los huéspedes del hotel.

A través de los años, muchos mandatarios nacionales e internacionales, celebridades de cine, miembros de la realeza, estrellas del deporte y congresistas norteamericanos se hospedaron en ese lugar. Inclusive, presidentes panameños que fueron derrocados en su momento, tal es el caso de los señores Florencio Harmodio Arosemena y Arnulfo Arias Madrid, quienes buscaron refugio en sus instalaciones. De igual forma, se hospedó el oficial del ejército de los Estados Unidos señor John Joseph Pershing, también conocido por su apodo Black Jack.



El presidente de Estados Unidos, señor Theodore Roosevelt, fue el primer mandatario en hospedarse en el Tívoli (15 de noviembre del año 1906), pero días antes, arribaron el presidente de la Comisión del Canal Istmico (entidad encargada de supervisar los trabajos de construcción del Canal de Panamá), su familia y otros directivos de dicha comisión. La inauguración oficial se dio el 1 de enero del año 1907, mes y medio después de la visita de Roosevelt.

Durante su estadía en Panamá, muchos personajes famosos se hospedaron en el Tívoli, entre ellos el Duque de Windsor, el aviador Charles Lindbergh, la bailarina Anna Pavlova, el actor John Barrymore, y los astronautas Neil Armstrong, John Glenn y Alan Shepard, estos últimos recibieron entrenamiento de supervivencia en las selvas panameñas como complemento de su misión espacial.

Asimismo, el hotel fue testigo silencioso de sucesos tales como la “Operación Siembra de Banderas”, la izada de la bandera panameña en el Triángulo Shaler, y los disturbios del 9, 10 y 11 de enero del año 1964.

Tal como sucedió en otros predios ubicados en las provincias de Panamá y Colón, los dueños del terreno donde fue construido el hotel Tívoli no fueron indemnizados por parte del gobierno norteamericano, aludiendo el cumplimiento del tratado Hay-Bunau Varilla. Dichas tierras fueron propiedad de los señores Abundio Castelli y Alfredo Pellas.

El 15 de abril del año 1971, el hotel Tívoli alojó a su último huésped, 15 días después, el 1 de mayo de ese año cerró operaciones para posteriormente ser demolido. Su clausura se debió a lo costoso que resultaba el mantenimiento de la vieja edificación de madera, aparte de la disponibilidad de mejores y más suntuosos hoteles en la ciudad de Panamá.

De esta estructura que marcó un hito en la industria hotelera del país, solo se conserva el edificio de mampostería contiguo al hotel, los utensilios de plata, porcelana y cristalería, así como obras de arte, fotos y una alfombra que recubre los pasillos de exhibición del edificio 704 del Canal de Panamá, (antigua escuela secundaria de Balboa), según se informa en una publicación de la revista El Faro, en su edición de abril del año 2021. La privilegiada posición en donde otrora estuviese el hotel Tívoli, la ocupa en la actualidad el Instituto Smithsonian de Investigaciones Tropicales de Panamá.





Century Club. Tivoli Hotel in the background, Panama City.

EDIFICIO CENTURY CLUB 1910



3. EDIFICIO CENTURY CLUB 1910



La residencia de la esquina ocupó una parte de la finca del actual edificio del Banco de Desarrollo Agropecuario, la otra parte de la vivienda se encontraba en lo que es hoy la avenida de Los Mártires, diagonal al Palacio Justo Arosemena, sitio en el que luego se construyó el Century Club, lugar de diversión que se ve en la foto inferior, cercano al hotel Tívoli. La casa se encontraba en los terrenos que utilizaron los franceses en las faldas del cerro Ancón. Se ubicaba en la intersección de la avenida de Los Mártires y la calle L, antiguamente conocida como el “Cruce del Tívoli”.

La casa estuvo construida sobre un muro de piedras, y sobre éste, habían pilotes y entramados de madera que permitían una ventilación cruzada en la parte inferior. La foto de abajo y a la izquierda, muestra en la misma posición al afamado Century Club, que fue demolido al ampliarse a cuatro vías la actual avenida de Los Mártires. En la imagen se observan



los rieles de uno de los ramales del tranvía que partían de la Plaza 5 de Mayo y terminaban en el hotel Tívoli.

PALACIO JUSTO AROSEMENA, RECORRIDO HISTÓRICO EN SU ENTORNO

Debido a su ventajosa posición próxima al hotel Tívoli, en los límites de la antigua Zona del Canal, la alta oficialidad del ejército de los Estados Unidos, así como los empleados de la Comisión Ístmica del Canal podían disfrutar en el Century Club de un ambiente agradable rodeado de vegetación y con salones para jugar naipes, ajedrez y billar. Poseía un restaurante y una taberna donde se dispensaban los mejores licores norteamericanos, que le daban distinción, debido a que sus administradores siempre trataron de mantener un ambiente puritano.



Fotografía captada a inicios del siglo XX, que permite apreciar la hermosa fachada del Century Club. Era un inmueble de dos pisos, con magníficos jardines que miraban hacia el parque Roosevelt o Zoológico y Jardines De Lesseps. Contaba con una terraza abierta en el segundo piso, desde donde era posible apreciar el hermoso paisaje de la bahía de Panamá.

En el Directorio General de la ciudad de Panamá, edición del año 1926, y compilada por el señor Guillermo Andreve, se hace mención de este club, lo cual nos deja suponer que fue construido a inicios del año 1910, como complemento a las amenidades que ofrecía el hotel Tívoli, a tan solo 60 metros de distancia. Fue demolido en el año 1958.

1958

Obsérvese que la avenida 4 de Julio, llamada así en esa época, era de dos carriles, y llegaba hasta la esquina del mencionado Century Club (en la foto ya derribado) y luego se unía a la avenida Tívoli, que es actualmente la avenida Ancón en el cruce del Tívoli.

Luego de la demolición del Century Club y de realizarse movimientos de tierra, se construyó en el año 1961 el edificio de la Pan American Airways, que fue diseñado por la firma de arquitectos Schay y Holzer y cuenta con tres pisos. Los niveles superiores se adornaron con bloques ornamentales de cemento que actúan como protección a los ventanales de vidrio y permiten el paso del viento. Una de las características fue el vestíbulo que aprovechó el gran desnivel entre la avenida de Los Mártires y la calle L o 22 B este, para ofrecer un ambiente señorial.



**PALACIO JUSTO AROSEMENA,
RECORRIDO HISTÓRICO EN SU ENTORNO**



Durante la gesta patriótica del 9, 10 y 11 de enero del año 1964, el edificio fue quemado por los manifestantes panameños, debido a que era la sede de una empresa norteamericana.



Años después de la rehabilitación del inmueble, la empresa estadounidense Pan American Airways se retira del edificio y este es comprado por el Estado panameño para instalar las oficinas del Banco de Desarrollo Agropecuario (BDA) que aún funcionan en esta edificación.



BIBLIOTECA EUSEBIO ANTONIO MORALES



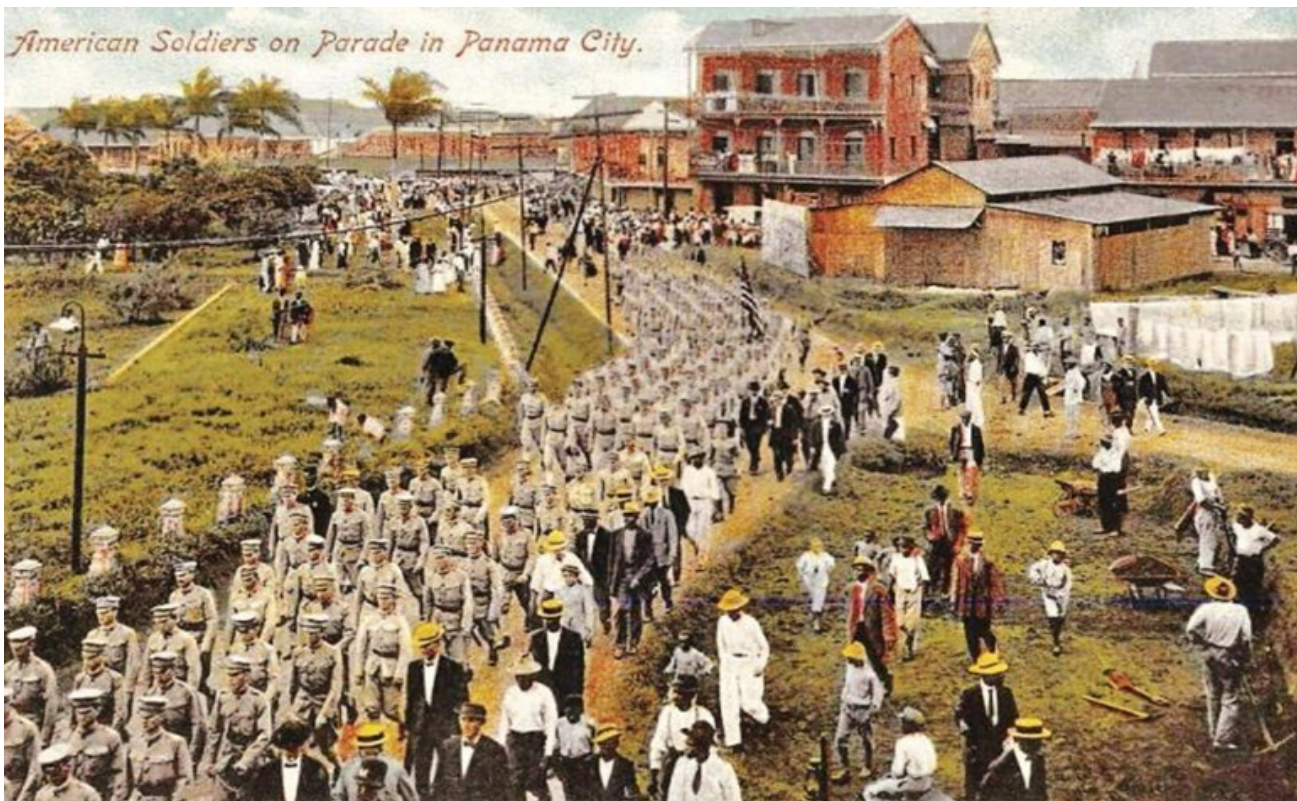


**CONSTRUIDO
EN EL AÑO 1929**

4. BIBLIOTECA EUSEBIO ANTONIO MORALES – construido 1929



Este antiguo edificio se ubica en el corregimiento de Santa Ana, en la intersección de la calle K con la calle L o 22 B este, y su diseño fue obra del arquitecto norteamericano señor Roland C. Buckley en el año 1928, quien llegó al istmo prestigiado por la adición de un pabellón de habitaciones al Palmer House, hotel incluido en el registro nacional de lugares históricos de Estados Unidos. El arquitecto Buckley diseñó además el edificio de la Fuerza y Luz, en la avenida Central-España, cerca del Banco Nacional, y algunos edificios de la base norteamericana de Clayton.



Fotografía tomada en el año 1912, que muestra un desfile de los soldados norteamericanos en la calle L, y da certeza de la existencia de una bodega a la derecha rodeada de varias casas de madera y un tendedero de ropa, en donde en la actualidad se encuentra la biblioteca Eusebio A. Morales y a la izquierda los terrenos baldíos del Palacio Justo Arosemena.

PALACIO JUSTO AROSEMENA, RECORRIDO HISTÓRICO EN SU ENTORNO

En el año 1928, la propietaria del terreno, la señora Diana Dutari de Valdés, planificó con el arquitecto norteamericano señor Roland C. Buckley, la construcción de un edificio que se erigió entre los años 1928 y 1929. Finalizada la estructura, la señora Dutari de Valdés puso en alquiler los locales de la planta baja para el comercio y la casa club del Century club; cuya sede se encontraba en la esquina, donde hoy se encuentra el Banco de Desarrollo Agropecuario. Los tres pisos superiores fueron arrendados para consultorios médicos, oficinas de abogados, sedes de empresas nacionales e internacionales, así como para estudios de los profesionales de la ingeniería y la arquitectura.

La señora Dutary de Valdés fue la esposa del expresidente Ramón Maximiliano Valdés que ejerció el cargo durante los años 1916 a 1918. La señora de Valdés en conjunto con la señora Matilde Obarrio de Mallet, solicitaron a la Asamblea Nacional la promulgación de la Ley que crea La Cruz Roja Panameña, sancionada el 1 de marzo del año 1917.

Para el año 1929 se convirtió en el centro comercial más importante del sector, debido a que en sus alrededores se encontraba la estación final del ferrocarril en el lado Pacífico, la Plaza 5 de Mayo, la sede de la Pacific Mail Steam Ship Company, el hotel Internacional, el parque Roosevelt o Zoológico y Jardines De Lesseps, el Century Club y en sus proximidades el afamado hotel Tívoli, en la antigua Zona del Canal. Aún es posible observar incrustadas en el piso frontal del edificio las letras PAA, que identifican a la desaparecida Pan American Airways.



Vistas de la entrada al edificio de la biblioteca Eusebio A. Morales.



Imágenes correspondientes a las salas de estudio e investigación.



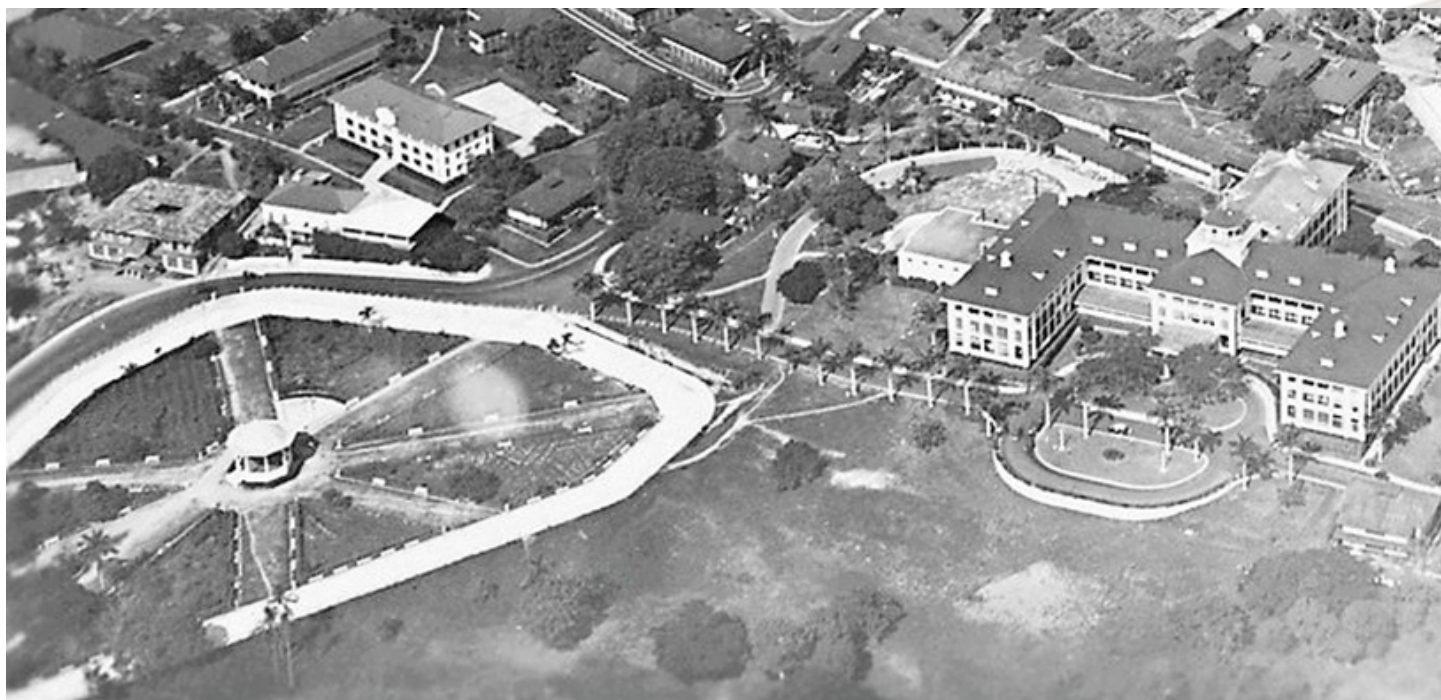
... got to the office, only a handymen, dirty, dirty work, did not come the live id (do. After I
... as the chairman and the reporters talked very
... much about them, they talked for more than
...
... a strong hand on the
... investigation, a look of surprise, he said
... You have



SUCESOS Y LUGARES QUE CIMENTARON NUESTRA NACIONALIDAD



SUCESOS Y LUGARES QUE CIMENTARON NUESTRA NACIONALIDAD



1. PALACIO JUSTO AROSEMENA

Levantado sobre un globo de terreno de 20,400 metros cuadrados, que formó parte de las tierras ocupadas por el antiguo parque Roosevelt o Zoológico y Jardines De Lesseps, diagonal al hotel Tívoli, se encuentra la sede del poder legislativo, el Palacio Justo Arosemena, en cuyos alrededores se sucedieron importantes acontecimientos que han sido claves para forjar la conciencia de los panameños; el incidente de la Tajada de Sandía (1856), la Guerra de Los Mil Días (1899-1902), la Siembra de Banderas (1958), la izada de la Bandera Panameña en el lugar conocido como Triángulo Shaler (1960) y los sucesos del 9, 10 y 11 de Enero del año 1964. Mediante la Ley 55 de 19 de marzo del año 1955, la Asamblea Nacional autorizó al Órgano Ejecutivo para que se realizara con el Municipio de Panamá la permuta mediante la cual la Nación entregó al Municipio la manzana de terreno entre las calles 31 y 32 este y las avenidas Cuba y Perú (actualmente, parque Francisco Arias Paredes), y el Municipio de Panamá a cambio entregó un globo de terreno conocido como el parque Roosevelt o Zoológico y Jardines De Lesseps, adyacente a la avenida de Los Mártires, a la altura del cruce del Tívoli. Apuntes históricos revelan que, por disposición de una ley promulgada en abril del año 1903, bajo jurisdicción colombiana, dichos terrenos se conocieron con el nombre de parque Albán, en honor al general colombiano Carlos Albán, quien fuera el jefe civil y militar de Panamá durante la guerra de Los Mil Días. En el año de 1913 se diseñó y construyó el parque Roosevelt o Jardines De Lesseps, siendo el Alcalde del Distrito de Panamá, el señor Enoch Adames Villa. Luego, en el año 1920 se le introducen animales en cautiverio y se le cambió el nombre a Parque Zoológico y Jardines De Lesseps.



13-K-3 (15) B Tivoli Guest House, Ancon, Canal Zone. June 1, 1956.



El diseño del Palacio Legislativo se sometió a licitación, y fue adjudicado al arquitecto Ernesto De la Guardia III, quien proyectó los planos para ser realizados en el parque Francisco Arias Paredes; sin embargo, debido a la permuta, el arquitecto De la Guardia III realizó importantes modificaciones al boceto original, ya que la topografía del nuevo sitio y su ubicación las exigían, de esta forma se logró un conjunto armónico; los cálculos estructurales fueron realizados por el ingeniero Roberto López Fábrega. Los trabajos se iniciaron en el año 1955, bajo la dirección del ingeniero William Ross, de la empresa Construcciones y Proveedoras Unidas, S.A. El costo del edificio más el mobiliario fue 750,000.00 dólares, lo que representa en nuestros días 8.3 millones de dólares.



El Palacio Justo Arosemena fue el primer edificio público construido en la República de Panamá, utilizando una combinación de estructuras de acero con hormigón armado en la que predominó el primer material; además, estuvo entre los primeros en ser forrado con paneles de acero recubierto de porcelana, que es un material resistente al calor; con ventanas de toldas abatibles con láminas plásticas, con lo que se obtenía claridad sin calor.

Es importante mencionar que todo el acero utilizado en la torre fue importado de los Estados Unidos. Una de las características más destacadas de esta edificación fueron las columnas ligeramente inclinadas, en forma de “A” truncada, que le dieron una imagen diáfana y diferente. El hemiciclo de este edificio se creó de la misma forma que el del Congreso de los Estados Unidos de Norteamérica y se cubrió en parte con mármol importado de Italia. En cada puesto de los diputados se colocaron dispositivos electrónicos para que pudieran votar presionando un botón.

PALACIO JUSTO AROSEMENA, RECORRIDO HISTÓRICO EN SU ENTORNO

El mural del plenario del Palacio Justo Arosemena, realizado en madera en alto relieve, es obra del desaparecido artista ecuatoriano señor Oswaldo Guayasamín, el cual retrata la imagen del libertador Simón Bolívar, de las diferentes razas existentes en la América precolombina y de las luchas que se vivieron por la independencia



En el exterior del hemiciclo también reposó un gran mural del mismo artista, Oswaldo Guayasamín, pero durante la invasión norteamericana del 20 de diciembre del año 1989, y por la anarquía reinante, un grupo de ciudadanos panameños deterioraron esta obra de arte que recogía las luchas populares, nacionales, protagonizadas por el general Omar Torrijos Herrera.

Oswaldo Guayasamín, fue un destacado pintor, dibujante, escultor, grafista y muralista, nacido en Quito, Ecuador, el 6 de julio del año 1919 y muerto en Baltimore, Estados Unidos, el 10 de marzo del año 1999. Hijo de indio quechua y madre mestiza, fue el primero de diez hermanos y su nombre en la tradicional lengua indígena significa “Ave Blanca Volando”. A los siete años comenzó a pintar y vendió sus dibujos a los turistas que visitaban la ciudad. En el año 1932 ingresó en la Escuela de Bellas Artes de Quito y se graduó como pintor y escultor. Fue Doctor Honoris Causa por las universidades de Ecuador, Venezuela y Bulgaria; recibió condecoraciones por los gobiernos de cinco países, así como la Medalla de Oro de los Derechos Humanos de la UNESCO.

*PALACIO JUSTO AROSEMENA,
RECORRIDO HISTÓRICO EN SU ENTORNO*



PALACIO JUSTO AROSEMENA, RECORRIDO HISTÓRICO EN SU ENTORNO

El Palacio Justo Arosemena cubre un área de terreno de 4,000 metros cuadrados en donde se encuentran el hemiciclo y una torre de diez pisos; cuenta además con jardines, y un área de estacionamientos distribuidos en una superficie total de 12,000 metros cuadrados. Contó con unos estanques que funcionaban como fuente de enfriamiento del sistema de aire acondicionado.

Su fachada mereció una distinción internacional por parte de Miami Window-Corporation de los Estados Unidos, por el diseño original de los ventanales insertos en la tupida trama estructural. Este edificio fue por muchos años el mejor de su género, tanto en el Caribe como en Suramérica.

Además de ser el sitio donde se crean las leyes necesarias para el cumplimiento de los fines y el ejercicio de las funciones del Estado en su conjunto, el Palacio ha servido como escenario para históricas jornadas, entre ellas, la Reunión del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, realizada entre el 15 y el 21 de marzo del año 1973. En dicha reunión, Panamá presentó con crudeza el estado de sus relaciones con los Estados Unidos de Norteamérica, en relación con la Zona del Canal y recibió el apoyo de las naciones concurrentes y la firma del Acuerdo Tack-Kissinger, el 7 de febrero del año 1974, con estos documentos, se dio inicio formal a las conversaciones para establecer un nuevo tratado para el Canal, entre Panamá y los Estados Unidos de Norteamérica.





Entre las décadas de los años 1970 y 1990, debido al incremento en los servicios que ofrece la Asamblea Nacional, el edificio requirió de adecuaciones; no obstante, y con el paso del tiempo, se realizaron cambios a la constitución que incidieron directamente en el funcionamiento del Órgano Legislativo, todo lo cual motivó la construcción de un nuevo edificio contiguo al original.

Las nuevas instalaciones se levantaron sobre un área de los terrenos que ocupó el Triángulo Shaler, antiguo enclave colonial, en el sitio donde se ubicaba la plazoleta conocida como “Monumento a las Banderas” y en el que ondearon desde el 22 de septiembre del año 1960 las banderas de Panamá y los Estados Unidos de Norteamérica y que fue escenario de los trágicos sucesos del 9, 10 y 11 de Enero del año 1964. La plazoleta se encontraba flanqueada por un muro que contenía tanto en idioma inglés como en lenguaje español la frase que decía: “Solo la democracia es susceptible (capaz) de la absoluta libertad”.

El Estado panameño invirtió la suma de 27.7 millones de dólares para la construcción del nuevo edificio que cuenta con oficinas para los diputados, salones de reuniones, un auditorio con capacidad para 150 personas, cafetería, áreas de estacionamiento para 340 automóviles y otras facilidades. Además, se adicionó un moderno sistema tecnológico para la comunicación, rociadores de incendio, iluminación energética eficiente y vidrios dobles para la reducción del consumo de energía.

PARQUE REMÓN CANTERA 1956





QUEREMOS JUSTICIA



2. PARQUE REMÓN CANTERA 1956



Inaugurado por el expresidente de la República Ricardo Manuel Arias Espinoza en el año 1956, el Parque Remón Cantera exhibe una estructura central con la efigie del fallecido expresidente José Antonio Remón Cantera (víctima de magnicidio) esculpida en granito. Posee fuentes, luminarias, bancas, escalinatas y en la parte baja de su frontal unas esculturas alegóricas en bronce que resguardan una de las frases que inmortalizó Remón en el año 1953, “Ni millones, Ni limosnas: Queremos Justicia”, en alusión a las luchas emprendidas por el pueblo panameño en defensa de su soberanía en la Zona del Canal.



El parque se ubica en el corregimiento de Calidonia, cercano a la Plaza 5 de Mayo y fue declarado monumento histórico nacional mediante la Ley 33 del año 2006. Fue erigido sobre una parte de los terrenos que ocupaba el antiguo parque Roosevelt o Zoológico y Jardines De Lesseps, (1913-1955) creado en honor al constructor del Canal de Suez e iniciador del canal francés en Panamá. Las tierras restantes se utilizaron para la construcción del Palacio Justo Arosemena, sede del poder legislativo. Sus estructuras fueron diseñadas por los arquitectos José Roca Rey y Juan Pardo de Zela de origen peruano.

PALACIO JUSTO AROSEMENA, RECORRIDO HISTÓRICO EN SU ENTORNO



El Parque Zoológico y Jardines De Lesseps se construyó bajo la administración del Alcalde del Distrito de Panamá, señor Enoch Adames Villa (1913-1915).

Pavimentado con adoquines, fue considerado como el primer parque de la ciudad capital, porque las otras áreas destinadas al recreo eran solamente plazas y

representó una fuente de esparcimiento tanto para los residentes del arrabal santanero, como para todas aquellas personas que transitaban por la ciudad. Asimismo, sirvió como punto de encuentro y recreo para los huéspedes de los hoteles Tívoli e Internacional, durante sus paseos por una metrópoli que por aquellos tiempos se acompañaba de una vegetación más exuberante. El Alcalde Adames Villa nació el 28 de enero del año 1876 y murió el 30 enero del año 1971.



El zoológico funcionó hasta mediados de la década de los 50 del siglo XX, pero debido a la falta de mantenimiento, al escaso presupuesto y el descontento mostrado por parte de las personas próximas a sus instalaciones, que nunca pudieron acostumbrarse a la idea de lidiar con vecinos que encarnaban las

distintas especies del reino animal (tanto nacional como internacional), con sus rugidos y gemidos, le hicieron desaparecer; pese a todo, constituyó un lugar para el sano entretenimiento de grandes y chicos, así como un sitio obligado para las visitas durante las excursiones escolares.



Inaugurado por el expresidente de la República Ricardo Manuel Arias Espinoza en el año 1956, el Parque Remón Cantera exhibe una estructura central con la efigie del fallecido expresidente José Antonio Remón Cantera (víctima de magnicidio) esculpida en granito. Posee fuentes, luminarias, bancas, escalinatas y en la parte baja de su frontal unas esculturas alegóricas en bronce que resguardan una de las frases que inmortalizó Remón en el año 1953, “Ni millones, Ni limosnas: Queremos Justicia”, en alusión a las luchas emprendidas por el pueblo panameño en defensa de su soberanía en la Zona del Canal.



**JOSÉ ANTONIO REMÓN
CANTERA**

Fue el presidente número 59 tras asumir el cargo el 1 de octubre del año 1952, hasta su magnicidio perpetrado por desconocidos en las instalaciones del antiguo hipódromo Juan Franco (área comprendida entre la vía Brasil y el almacén Piex, Vía Central-España y avenida Nicanor de Obarrio – Calle 50), el 2 de enero del año 1955.

Le acompañaron en calidad de vicepresidentes, José Ramón Guizado Valdés y Ricardo Arias Espinosa. Panamá vivía años difíciles por la depresión y el estancamiento económico de la posguerra, así como por el alto índice de desempleo que provocaba continuas huelgas y manifestaciones.

En esta coyuntura de insatisfacción generalizada se celebraron los comicios presidenciales del 11 de mayo del año 1952, que dieron como resultado una aplastante victoria a favor de Remón. Luego de asumir el cargo, institucionaliza el poder policial, e imprime el orden y la estabilidad mediante un férreo control de la prensa y de los

movimientos de la oposición, lo que representó un sacrificio absoluto de las libertades individuales y del sometimiento de los poderes del Estado. Con el apoyo económico norteamericano y la reforma del sistema tributario, se pudo lograr un comportamiento positivo de la economía, después de varios años de regresión.



Enemigo acérrimo de los comunistas y claramente posicionado del lado estadounidense en la Guerra Fría, consiguió eliminar del panorama político nacional a los partidos de tendencia izquierdista. En el año 1953 transformó la Policía en Guardia Nacional, un nuevo cuerpo con mayores efectivos y mejor equipamiento armamentístico, y sentó las bases para lograr una nueva revisión del Tratado del Canal con sus aliados norteamericanos.

El 2 de enero del año 1955, luego de su asesinato, se ordena de inmediato la detención de sus principales enemigos políticos. José Ramón Guizado se convirtió en su sucesor y solicitó la colaboración de expertos extranjeros para resolver el magnicidio. Diez días después, el abogado Rubén Miró Guardia confesó ser el autor del asesinato y acusó al presidente Guizado como cómplice y autor intelectual del crimen. A pesar de no tener prueba alguna sobre la veracidad de estas acusaciones, la Asamblea Nacional destituyó a Guizado

y lo condenó a siete años de cárcel. El propio Miró se retractó durante el juicio de su declaración inicial y denunció que había actuado bajo amenazas, pero ninguno de los poderes políticos panameños estaba interesado en rehabilitar la figura de Guizado.

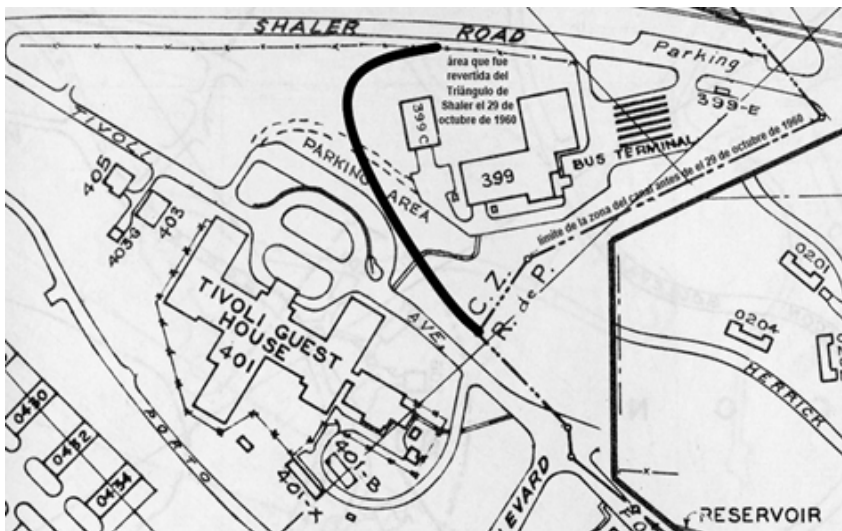
El magnicidio todavía flota en el imaginario de los panameños, pues a la fecha no ha podido ser resuelto.



TRIÁNGULO Y AVENIDA SHALER



3. TRIÁNGULO Y AVENIDA SHALER



Con la firma del Convenio de Entendimiento entre Panamá y los Estados Unidos para desarrollar el artículo 2 del tratado del año 1903, relativo a la definición de los límites de la Zona del Canal, los norteamericanos en atención a sus intereses hegemónicos fijaron las calles y avenidas, tal como lo demuestra un plano de la ciudad de Panamá fechado en la década de los años 20 del siglo XX, el cual fue elaborado por el ingeniero Macario Solís y en donde se registra una de

las demarcaciones con la Zona del Canal que, iniciaba sobre el cauce del río Curundú y seguía en línea recta, dirección sureste, hasta un punto localizado en la actual avenida Frangipani; continuaba paralelo a las vías férreas que une a las ciudades de Panamá y Colón, hasta su proximidad con la avenida Central-España, luego seguía en línea recta con dirección sur, hasta el parque Roosevelt o Zoológico y Jardines De Lesseps, continuaba por el contorno interior del parque hasta el borde de la avenida Tivoli. Esta demarcación fue conocida como el Triángulo Shaler.

PALACIO JUSTO AROSEMENA, RECORRIDO HISTÓRICO EN SU ENTORNO



En una parte del Triángulo Shaler estuvo ubicada durante las primeras cinco décadas del siglo XX la casa club Tivoli USO (United Service Organizations) del ejército norteamericano, cuyos estacionamientos sirvieron también a la terminal de buses del área canalera.



En la década de los años 60 del siglo XX el sector fue intervenido debido a la entrada en vigencia del tratado Remón- Eisenhower, conocido como el tratado de mutuo entendimiento y cooperación, y pudo realizarse la construcción de uno de los tramos de la Avenida de Los Mártires, así como la plazoleta conocida como el Triángulo Shaler, en donde ondearon las banderas de Panamá y de los Estados Unidos desde el 22 de septiembre del año 1960 hasta el año 1977.



Hasta los años 50 del siglo XX la carretera comprendida entre la actual avenida Frangipani en, San Miguel, al noroeste, y la Avenida Central-España no existía, dado que únicamente se utilizaban las vías férreas; luego, la Comisión del Canal de Panamá construyó el tramo vial en dos sentidos, al que llamó camino Shaler.

La vía inicia frente a la Dirección de Investigación Judicial y se extiende hasta la intersección con la Avenida Central-España, frente a la plazoleta de Gandhi, conocida antiguamente como el parque de la Guerra de Los Mil Días.

PALACIO JUSTO AROSEMENA, RECORRIDO HISTÓRICO EN SU ENTORNO



Tanto el Triángulo Shaler como la estación del ferrocarril junto a la Plaza 5 de Mayo fueron propiedad de la Compañía del Ferrocarril, que a su vez fue subsidiaria de la Comisión del Canal de Panamá.

Un intercambio de notas de la época da cuenta de la orden ejecutiva del presidente Eisenhower, para izar el emblema patrio junto a la bandera norteamericana en la plazoleta del Triángulo Shaler, el día 16 de septiembre del año 1960, misma que fue construida a un costo de mil 553 dólares con 30 centavos.

Seis días después, el jueves 22 de septiembre, a las 10:00 de la mañana, se iza la bandera en presencia del embajador de los Estados Unidos, señor Joseph Farland y de varios ministros del Estado panameño.

El evento no contó con la presencia del presidente de Panamá, señor Ernesto de la Guardia II, debido a que le prohibieron izar el emblema patrio. Pasados 37 días de este suceso (29 de octubre), entró en vigencia el tratado Remón- Eisenhower, con lo que se devuelve a Panamá este globo de terreno, no obstante, la bandera norteamericana siguió ondeando junto a la panameña hasta el año 1977.

Durante la gesta patriótica del año 1964, el pueblo panameño armado de furor nacionalista, logra derribar la asta que era utilizada para izar la bandera norteamericana y la desaparece, por lo que se hizo necesario reemplazarla. Con el paso del tiempo, en el año 1977, se dejan de izar las banderas y la asta utilizada para izar la bandera panameña se coloca a la entrada del Palacio Justo Arosemena por gestión del legislador Alberto Alemán Boyd.



17 de diciembre de 2010. Última imagen de la plazoleta del histórico Triángulo Shaler, recordatorio del enclave colonial de los Estados Unidos en suelo patrio, en donde ondearon las banderas panameña y norteamericana por 17 años (desde el 22 de septiembre de 1960 hasta el año 1977). La fotografía capta el inicio de la construcción del nuevo edificio de la Asamblea Nacional. Esta foto fue tomada desde el noveno piso del Palacio Justo Arosemena. El área se encuentra bordeada por los viaductos de la 3 de Noviembre que conducen desde y hacia la Cinta Costera.



INSTITUTO NACIONAL DE PANAMÁ - 1909



4. INSTITUTO NACIONAL DE PANAMÁ 1909 SEMILLERO DE PATRIOTAS

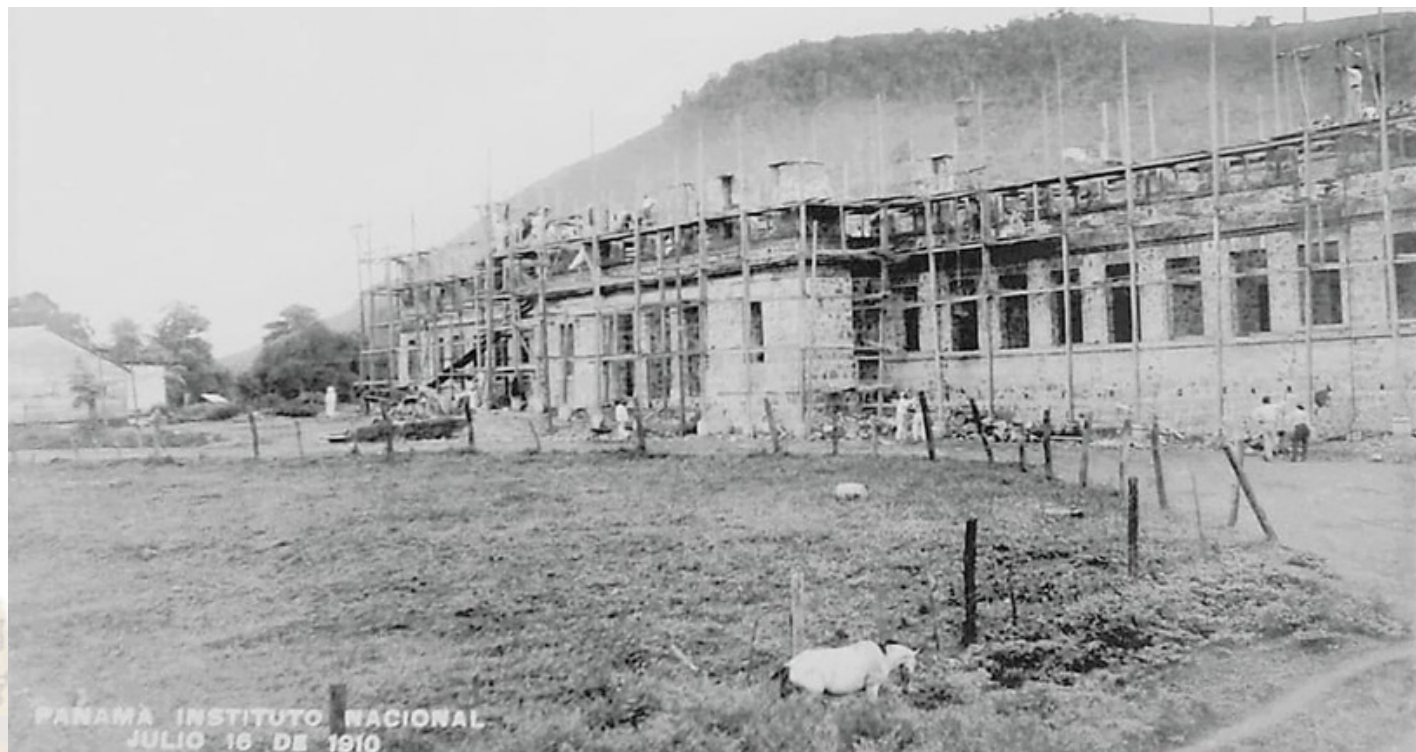
“Los que construyen sobre ideas, construyen para la eternidad”, Ralph Waldo Emerson.



El Instituto Nacional de Panamá es la organización educativa con el más alto nivel de enseñanza, y en sus aulas se han forjado las mentes y el temple de cientos de jóvenes cuya participación ha sido muy destacada en cada una de las gestas históricas de la República, tales como: el rechazo al tratado Filos-Hines de 1947, la Operación Soberanía de 1958, Operación Siembra de Banderas de 1959, la gesta patriótica de 9, 10 y 11 de Enero de 1969, y el rechazo de los tratados Robles-Johnson de 1967.

PALACIO JUSTO AROSEMENA, RECORRIDO HISTÓRICO EN SU ENTORNO

Construido en la primera década del siglo XX, durante la gestión administrativa del Presidente José Domingo de Obaldía, fue declarado Monumento Histórico Nacional mediante el Decreto No.18 de 28 de enero del año 1971.



1910 – 16 de julio en construcción

En el año 1907, el profesor Melchor Lasso de la Vega, secretario de Instrucción Pública, presenta a la Asamblea Nacional un proyecto de Ley para establecer la enseñanza secundaria en el país, situación que da pie a la creación del Decreto N°17 de 25 de abril del año 1909, y a la materialización del Instituto Nacional que inicia labores en la Escuela de Niñas de Santa Ana (hoy escuela Manuel José Hurtado) en calle 14 oeste, entre las calles B y C, donde permaneció del año 1909 al año 1910; luego pasó a su edificio definitivo.

La matrícula inicial fue de 298 estudiantes, lo que sobrepasó la capacidad de las instalaciones, por lo que el Estado adquiere una finca en las faldas del cerro Ancón, llamada Santa Rosa, en donde también discurría uno de los chorros de agua que proporcionaba este elemento a la ciudad de Panamá (intramuros) y al arrabal de Santa Ana. La finca era propiedad del General Domingo Díaz de Obaldía (1841-1912), quien vendió una hectárea por 30,000.00 dólares (1,002,600.00 de dólares al precio de hoy).





El diseño del edificio fue obra del arquitecto italiano Genaro Ruggieri y la dirección de su construcción estuvo a cargo del ingeniero panameño Florencio Harmodio Arosemena (1872-1945). El inmueble se edificó a un costo de 80,000.00 dólares monto que a precios de hoy se eleva a 2,673,600.00, dólares y se inauguró el día 17 de julio del año 1911, bajo la administración del presidente Pablo Arosemena. Su primer director fue el profesor panameño Don Justo Antonio Facio.



**PALACIO JUSTO AROSEMENA,
RECORRIDO HISTÓRICO EN SU ENTORNO**



1949

El edificio principal posee monumentales figuras de bronce en las escalinatas, e imponentes esculturas que se elevan majestuosas en la cúspide de la fachada principal, las cuales fueron colocadas en el año 1911.

Las esfinges, superiores miden 1.70 metros de altura, y rematan los áticos de los dos cuerpos laterales. Las cabezas de las efigies colocadas en las escalinatas simbolizan el razonamiento y el cuerpo de león la bravura y las alas, la libertad. Fueron traídas desde Italia y su escultor fue el señor Gaetano Chiaremonte, de nacionalidad italiana.



(Aula máxima)

En el interior del edificio principal, cuyos acabados representan para muchos profesionales de la arquitectura el mejor logrado desde los albores de la República, se encuentran el vestíbulo y la escalera de honor, denominada así porque en las paredes de la entrada se han instalado placas que han sido donadas por diferentes generaciones de egresados, en las cuales destacan el agradecimiento a los educadores por el conocimiento y el fomento al fervor patriótico inculcado; además, resaltan pensamientos optimistas y de las luchas por la soberanía que se recogieron con los Tratados Torrijos-Carter.

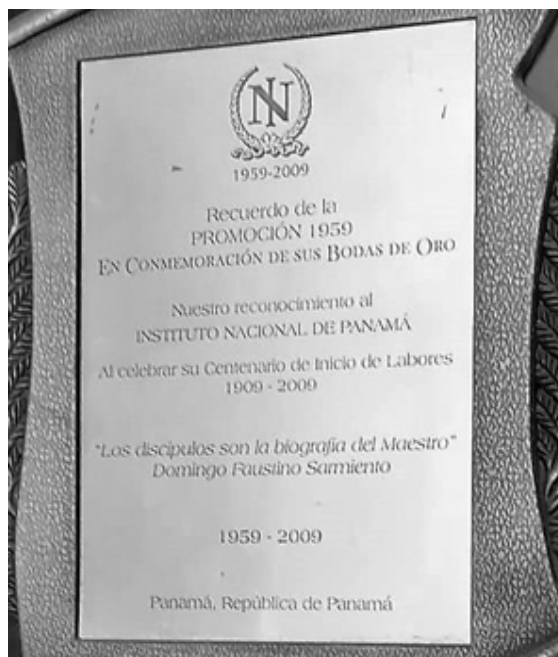


PALACIO JUSTO AROSEMENA, RECORRIDO HISTÓRICO EN SU ENTORNO

El gran friso que reposa sobre los tres arcos centrales de la entrada principal, muestra un relieve que representa el desarrollo de las Ciencias y las Artes. Sobre la estructura destacan dos grupos estatuarios de bronce, en los que se aprecian sendos escudos coronados por águilas gigantes en posición de vuelo.



En la obra escultural a la derecha del observador, se aprecian figuras humanas que representan a la República y también al Comercio. Ambas sostienen el escudo de la República. Las figuras humanas a la izquierda del observador representan a la Civilización y a la Ciencia, mismas que sostienen un escudo cuya alegoría simboliza un sol que escudriña el mundo para descubrir sus secretos, según destaca un artículo de la revista Lotería de enero del año 1970.





Estas fueron las primeras estatuas que el pueblo panameño pudo apreciar en algún sitio público.





Los edificios laterales, de arquitectura más sobria, se diseñaron para los salones de clases y se proyectaron con una buena ventilación cruzada.

Los edificios traseros, que se aprecian adyacentes a la avenida de Los Mártires, fueron diseñados con menos rigor arquitectónico, han sido modificados y están mal conservados; la amplitud y las perspectivas que brindaba el patio se perdieron al construir un gimnasio en su centro.

Por muchos años, el Instituto Nacional fue más que una simple escuela secundaria. A partir del año 1918 albergó las primeras Escuelas Superiores del país, precursoras de la Universidad de Panamá. Cuando el doctor Octavio Méndez Pereira logró fundar la Máxima Casa de Estudios Superiores en el año 1935, utilizó precisamente las instalaciones del Instituto Nacional; y allí permaneció hasta el año 1950, cuando se inauguró el Campus Universitario en la vía Transístmica.

La edificación se puede considerar junto con los Archivos Nacionales, los edificios de la Plaza de Porras, el Palacio Presidencial, el Teatro Nacional y el Palacio Municipal, entre otros, como uno de los pocos ejemplos que tenemos de arquitectura clásica en el Panamá de hoy.

Los profesores fundadores de este majestuoso plantel educativo, fueron entre otros, los ilustres señores Richard Newman, Alfonso Fábrega, Eusebio A. Morales, José Dolores Moscote, Ricardo J. Alfaro, Nicolle Garay, Narciso Garay, Rafael Benítez, Roberto Lewis y Manuel Alguero, quienes contribuyeron a formar generaciones de profesionales y patriotas que participaron y participan activamente en el desarrollo y progreso de nuestro país, hecho que testimonia la importancia que ha tenido el Instituto Nacional como enciclopedia de los pensamientos nacionalistas de los panameños.



4.1 MURAL NEPTUNO ENCADENADO 1936

Fernando Leal (1896-1964), fue un pintor muralista mexicano, precursor del arte revolucionario a partir del año 1920, tanto en su país como en América Latina, junto a otros célebres pintores como Diego Rivera, Frida Kahlo y David Alfaro Siqueiros. En el año 1935, el artista Leal fue invitado por el cónsul mexicano a dictar una serie de conferencias en el Círculo de Estudio Iberoamericano de Panamá, sobre el nacimiento del movimiento pictórico moderno en México.

En el transcurso de esta actividad fue contactado por el Doctor Octavio Méndez Pereira, Rector del Instituto Nacional y de la recién fundada Universidad de Panamá, para que pintase un mural en la entrada del aula máxima de este centro educativo. El acuerdo entre el artista y el Rector, doctor Méndez Pereira, fue sumamente generoso para Panamá, dado que, el muralista Leal, solicitó al rector el apoyo únicamente de un ayudante y las pinturas que utilizaría.

Previo al desarrollo del mural sobre la pared, el artista realizó un dibujo o boceto a escala de la futura obra, que su hijo Fernando Leal Audirac, aún conserva en la República de México. Leal Audirac, nació en el año 1958 y al igual que su difunto padre es pintor, dibujante, grabador, escultor y muralista.





(Mural de Fernando Leal, pintado en el aula máxima del Instituto Nacional y eliminado en el año 1936)

Descripción del Mural “Neptuno Encadenado”:

La pintura muestra su solidaridad para con la causa soberana y en contra de la usurpación territorial del imperialismo de los Estados Unidos en Panamá.



Luego de considerar los elementos contenidos en el boceto que dejó para la posteridad el ingenio del insigne muralista mexicano, es posible interpretar que la gigantesca figura del dios Neptuno con su tridente en mano, que en la mitología romana controla el mar, se arquea encadenada y mantiene fija la mirada en el observador, a manera de advertencia sobre las trágicas consecuencias de estar bajo la influencia de imperio norteamericano. Las cadenas son sujetadas por un marino estadounidense y un policía texano, que le obligan a pasar por una estrecha compuerta; y detrás de ellos el poder tecnológico (sistema de engranaje del canal de Panamá) y el poder militar (cañones), al tiempo en que, en el fondo del mural, un inmenso buque carguero, de la United Fruit Company (empresa norteamericana productora y exportadora de banano panameño), atraviesa el horizonte.

El mismo marino, coquetea con una prostituta mulata y entretanto, un niño harapiento le hace muecas al policía texano, mientras juega con un barquito de papel. Detrás del niño aparece un letrero en color amarillo con la inscripción: “U.S. RESERVATION KEEP OUT” (reserva norteamericana, manténgase afuera).

En la parte alta y a la izquierda se observa a un empresario millonario de los Estados Unidos, recostado sobre sendos racimos de banano y bolsas con oro, empuña el Tratado del Canal Hay Bunau Varilla, y tiene a sus espaldas el tablero de mando de las compuertas del Canal, que ordena el paso de los barcos, y también un paisaje de los rascacielos neoyorkinos.

A su lado, aparece un mulato en cuclillas, y con los brazos extendidos hacia el horizonte, quien observa impotente e implora al ver como la gran nave se desplaza lentamente llevándose las riquezas arrancadas a su pueblo.

En el cielo, un escuadrón de aviones caza de la fuerza aérea, recuerda la presencia de las bases de ocupación norteamericanas en el suelo istmeño.

Los panameños están representados por las figuras del hombre impotente y la prostituta, ésta última simboliza la forzada corrupción; el niño vestido en harapos, hace alusión al irónico y trágico futuro del país condenando a la miseria.

Desenlace

Ya casi terminada la obra a inicios del año 1936, el doctor Méndez Pereira se amilana por los elementos ideológicos representados en la pintura y habla con su concuñado, el presidente de la República de esa época, señor Harmodio Arias Madrid, para que la observe, ante lo cual el presidente sugiere su eliminación inmediata, por lo que se procedió a aplicarle disolventes y luego pintaron la pared.

Enterado de la desaparición del fresco, el gobernador norteamericano de la Zona del Canal, el señor Clarence S. Ridley, invitó al artista Fernando Leal a repetir su mural dentro del territorio zoneíta, ofrecimiento que rechazó el pintor por respeto al pueblo de Panamá.

El señor Fernando Leal fue amenazado de muerte si repetía su mural, y logró salir vivo de la República de Panamá gracias al salvoconducto que le concedió el gobernador de la Zona del Canal, por instrucción directa del presidente número 32 de los Estados Unidos, señor Franklin Delano Roosevelt, Esta arbitrariedad cometida por el Estado panameño provocó reacciones de los grupos populares y también entre los estudiantes del nido de águilas, quienes afianzaron su nacionalismo en luchas posteriores, como lo fue el rechazo al tratado Filos-Hines, Operación Soberanía, Siembra de Banderas y la gesta de los días 9,10 y 11 de enero del año 1964.







GESTAS PATRIÓTICAS DEL PUEBLO PANAMEÑO

5. GESTAS PATRIÓTICAS DEL PUEBLO PANAMEÑO

5.1. OPERACIÓN SOBERANÍA (2 de mayo de 1958)

Inmediatamente después de la firma del tratado Hay-Bunau Varilla, de 18 de noviembre del año 1903, por parte de los gobiernos de Panamá y de los Estados Unidos, a todas luces lesivo para la soberanía nacional, además de otros abusos, los panameños mostraron su rechazo por todos los medios posibles.

Aunado a estas negativas, se realizaron otras proezas para hacer frente a las arbitrariedades e imposiciones por parte del gobierno norteamericano.

Un ejemplo fue el incidente Pershing del año 1920, mediante el cual se evitó que Panamá cediese 4/5 partes de la superficie de la isla de Taboga, para la construcción de un hospital militar que permitiese atender a los heridos de la primera guerra mundial.

Las agrupaciones populares como Acción Comunal y la Junta de Inquilinato tuvieron una decidida participación en el accionar de la Asamblea Nacional al rechazar el tratado Alfaro-Kellogs del año 1926, que le impedía a Panamá contar con medios que utilizarasen las ondas electromagnéticas, por el supuesto de que interferían con los sistemas militares de defensa de los Estados Unidos.



PALACIO JUSTO AROSEMENA, RECORRIDO HISTÓRICO EN SU ENTORNO

El rechazo del convenio Filos-Hines en diciembre del año 1947 por parte de la Asamblea de Diputados y producto de la presión popular liderada por respetados universitarios como Jorge Illueca, Carlos Iván Zúñiga, Humberto Ricord, Ricardo J. Bermúdez, Carlos Calzadilla y Ramón H. Jurado, del Frente Patriótico de la Juventud y de la Federación Nacional de Estudiantes, fue reflejo de la inconformidad del pueblo producto de las relaciones desventajosas con los Estados Unidos. Este tratado pretendía asegurar la continua operación de 14 de las 134 bases militares que los norteamericanos tenía fuera de la Zona del Canal desde el año de 1942.

La firma del Tratado Remón-Eisenhower del año 1955, fue otra de las actuaciones del Estado, que rechazó el pueblo panameño, pues reflejaban beneficios económicos para la burguesía criolla.

La nacionalización del Canal Suez en el año 1956, decretada por el presidente egipcio Gamal Abdel Nasser, motivó que las reclamaciones panameñas sobre la Zona del Canal se incrementaran. Además, las absurdas pretensiones del secretario de Estado norteamericano de esa época John F. Dulles, de representar a Panamá en la Conferencia de la Asociación de Usuarios del Canal de Suez, provocó manifestaciones nacionalistas contra los Estados Unidos.

Fue entonces cuando el 2 de mayo del año 1958, un grupo de miembros de la Unión de Estudiantes Universitarios encabezados por los jóvenes Rubén Darío Souza, Carlos Arellano Lennox, Ricardo Ríos Torres, David Acosta, Álvaro Meléndez Franco, Carlos Arrieta de La Hoz, Carlos J. Núñez, Andrés Galván Lorenzo, Guillermo Rolla Pimentel, Adolfo Ahumada e Imelda Yolanda Berguido Costas, organizaron la “Operación Soberanía” que consistió en colocar 75 banderas panameñas, a la misma hora, en distintos puntos de la Zona del Canal y demandaron la revisión de los tratados del año 1903. Los sitios elegidos fueron las faldas de la colina del edificio de la administración del Canal de Panamá, el prado de Balboa, la



casa de Huéspedes del Tívoli, la calle Frangipani, la Avenida de Los Mártires, las comunidades de Corozal, Cocolí y Ródman. Al conocer los hechos, los norteamericanos amenazaron diciendo que esas actuaciones no podían volver a repetirse, porque los involucrados sufrirían las consecuencias.

La serie de acontecimientos provocó de parte del gobierno de los Estados Unidos la decisión de colocar una alambrada en el año 1959 desde la actual Dirección de Investigación Judicial (DIJ) hasta la entrada de la comunidad de Balboa, en los límites frente al Chorrillo. La cerca para impedir de paso de los panameños al área de la Zona del Canal fue eliminada en el año 1977, tras la firma de los tratados Torrijos-Carter.

Cincuenta y ocho (58) años después de realizada la Operación Soberanía, el 29 de diciembre del año 2016, la señora Imelda Yolanda Berguido Costas, entregó al Departamento de Conservación del Museo del Canal Interoceánico de Panamá, tres banderas que fueron rescatadas de los 75 ejemplares que se usaron en aquella gesta que tuvo como escenario el entonces suelo zoneíta.

Las banderas fueron recogidas por los norteamericanos y entregadas a la Cancillería panameña en el año 1958, y luego fueron devueltas a los estudiantes. Sin embargo, a la fecha no se ha vuelto a saber de las 72 enseñas restantes.

5.2. OPERACIÓN SIEMBRA DE BANDERAS (3 de noviembre de 1959)



Estados Unidos se mostraba indiferente ante las aspiraciones de los panameños, entonces el diputado Aquilino Boyd y el catedrático Dr. Ernesto Castillero Pimentel, invitaron al pueblo panameño el 3 de noviembre del año 1959 a marchar de forma pacífica hacia la Zona del Canal, portando la bandera panameña como un acto de reafirmación de la soberanía de Panamá en aquella parte de su territorio.

En un principio, los policías de la Zona del Canal no se opusieron a la actividad, pero luego de una contraorden, ningún panameño debía entrar en la Zona del Canal, lo que provocó una refriega entre los manifestantes y la policía zoneíta.

PALACIO JUSTO AROSEMENA, RECORRIDO HISTÓRICO EN SU ENTORNO

La situación cobró mayor gravedad cuando un policía zoneíta, arrebató la bandera a un manifestante para vejlarla, lo que enfureció a los panameños que protestaron lanzando piedras a la policía del Canal que respondió usando bombas lacrimógenas, mangueras de agua, armas de fuego y toletazos; hubo heridos de ambos bandos.



La refriega se dio adyacente al Palacio Justo Arosemena, en el límite con la Zona del Canal.

Como consecuencia de la vejación de que fue objeto la bandera panameña, los manifestantes panameños deciden trasladar sus actos frente a la embajada de los Estados Unidos, en la avenida Balboa, donde se arrió la bandera norteamericana para poner en su lugar la panameña.



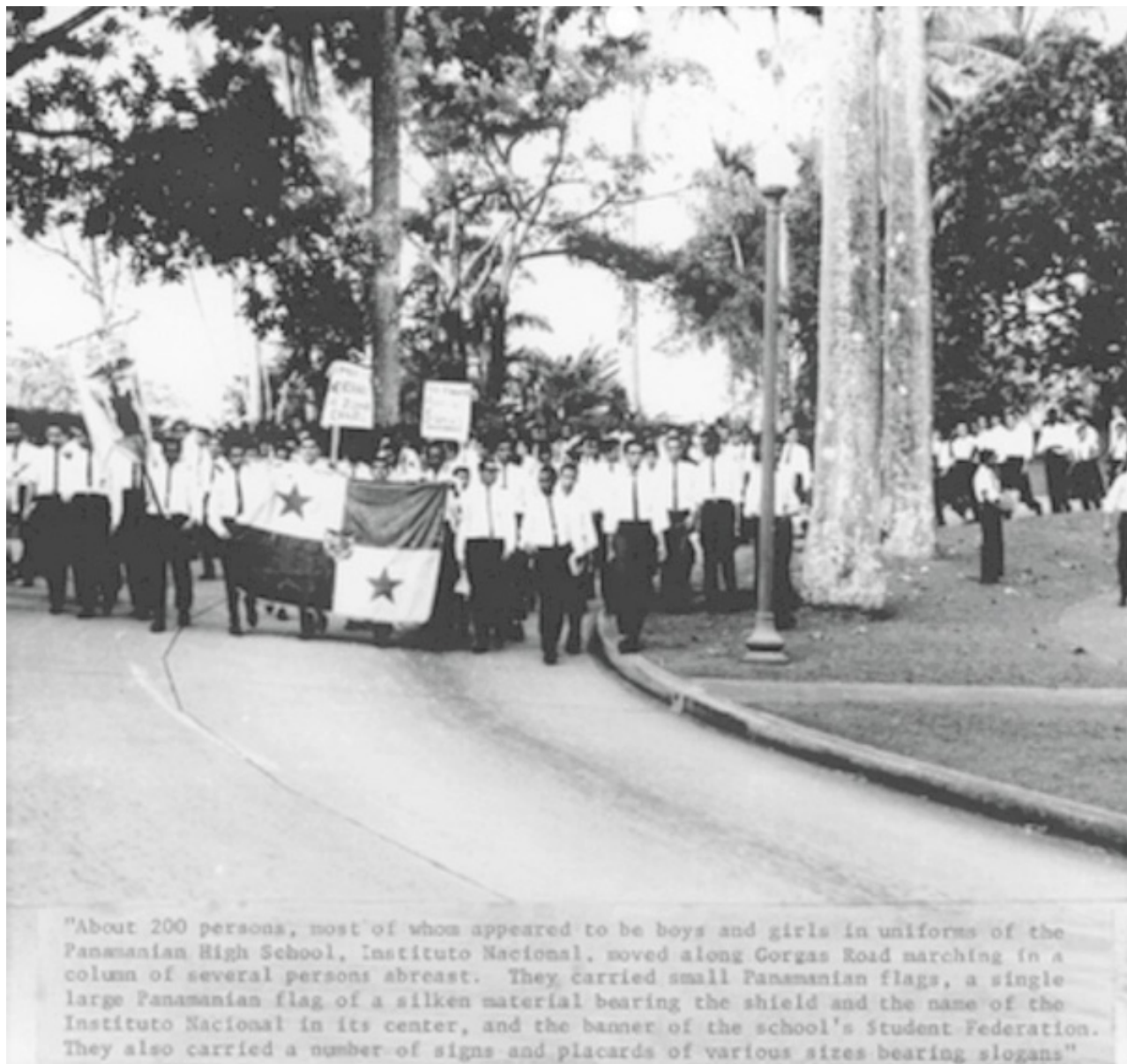


El 20 de noviembre del año 1959 el gobierno norteamericano envió a Panamá al subsecretario de Estado Livingston T. Merchant, con carácter de Enviado Especial. La misión del diplomático norteamericano no fue satisfactoria para los panameños, debido a que no se logró la orden para izar el emblema nacional en la Zona del Canal.

Es necesario señalar que previo a los acontecimientos arriba escritos, en el año 1932, los señores Ricardo J. Alfaro y Guillermo Andreve llevaron banderas panameñas a la base de Albrook, donde los norteamericanos realizaban maniobras militares. En el año 1933, los jóvenes colonenses Ricardo Guardia Fernández y Heraclio de La Guardia, del grupo Acción Comunal, llevaron la bandera panameña al puerto de Cristóbal, en la Zona del Canal.

En diciembre del año 1959, el presidente de Estados Unidos señor Dwight Eisenhower reconoció la soberanía titular de Panamá sobre la Zona del Canal, y dispuso que la bandera panameña fuese izada en ciertos lugares de la Zona del Canal.

5.3. GESTA DEL 9, 10 y 11 DE ENERO DEL AÑO 1964



El día 13 de junio del año 1962, los presidentes de Estados Unidos señor John F. Kennedy y de Panamá señor Roberto F. Chiari, redactan un comunicado conjunto para izar el emblema patrio junto a la bandera norteamericana en la Zona del Canal. En el año 1963 se acordó la izada de ambas banderas en 17 lugares de la Zona del Canal. Así, el día jueves 9 de enero del año 1964, precisamente el día en que entraba en vigencia el Acuerdo, un grupo de estudiantes del Instituto Nacional tomó la decisión de caminar en forma ordenada y enarbolando la bandera nacional hasta la escuela secundaria de Balboa, pero se enfrentaron a la actitud de no acatamiento por parte de los residentes civiles zoneitas y de los miembros de la policía canalera, pese a que el Gobernador de la Zona del Canal, señor Robert Fleming, ya había impartido instrucciones para dar cumplimiento al Acuerdo.

Los institutores no pudieron acercarse a la asta de la bandera tras ser interceptados por los estudiantes norteamericanos hostiles, quienes acompañados por sus padres rodeaban el lugar.

La policía les dio protección a los norteamericanos y obligó a los panameños a empujones a retirarse del área. Fue en esa refriega, cuando un policía canalero de un golpe de tolete rasgó el pabellón que portaban los institutores.



Estos con su bandera ultrajada, fueron físicamente expulsados por la policía y seguidos por autos radio patrullas hasta los límites de la ciudad de Panamá, en la arteria que hoy se conoce como la Avenida de Los Mártires.



PALACIO JUSTO AROSEMENA, RECORRIDO HISTÓRICO EN SU ENTORNO



Los seis alumnos del Instituto Nacional, Eligio Carranza, Inocencio García, Napoleón de Bernad Sorto, César Villareal, Luis Vergara y Alcibiades Picota, llegan con fervor patriótico, orgullo y valentía, a la escuela secundaria de Balboa portando el pabellón del Instituto Nacional, la bandera de la Federación de Estudiantes y la bandera panameña, con el interés hacer un acto de reafirmación y de reconocimiento de nuestra soberanía, en cumplimiento con los acuerdos pactados el 7 de enero de 1963.

Llegaron ante una multitud de 2,000 estudiantes y padres de familias zoneítas, quienes trataron con hostilidad, los abucheaban, insultaban, empujaban y los provocaban en su recorrido, a pesar de que al frente de la pequeña delegación iban acompañados con soldados norteamericanos y por el capitán de la policía de la Zona del Canal. No les permitieron cantar el Himno Nacional, ni izar nuestra bandera panameña.



Cuatro de los seis estudiantes del Instituto Nacional le presentan y entregan al presidente Roberto Francisco Chiari Remón, el emblema patrio que fue rasgado durante la reyerta ocurrida frente a la escuela secundaria de Balboa el 9 de enero de 1964.

PALACIO JUSTO AROSEMENA, RECORRIDO HISTÓRICO EN SU ENTORNO



La llegada de los institutores empujados y vejados por la policía y los estudiantes zoneitas, como a las seis de la tarde, enfureció a sus compañeros que los esperaban, así como a grupos de empleados y obreros que salían de sus trabajos. Los panameños reaccionaron tratando de entrar a la Zona del Canal, sin armas y con el propósito de plantar banderas, pero fueron repelidos por la policía que abrió fuego con sus revólveres calibre 38, reforzados por zonians civiles armados con escopetas de cacería. A las 8 de la noche, el Gobernador interino de la Zona del Canal informó al Jefe del Comando Sur del ejército norteamericano que la policía no podía mantener el orden y pidió que las fuerzas militares asumieran el control.

El ejército de los Estados Unidos de América entró en acción a esa hora, transportados en vehículos militares y con arcos de combate. Apostados en territorio de la Zona, disparaban sus fusiles de guerra y dieron muerte a veintinueve civiles panameños desarmados, e hirieron alrededor de trescientos.



La noche del 9 de enero del año 1964 las ciudades de Panamá y Colón no durmieron por motivo de la agresión militar norteamericana contra el pueblo panameño y, sobre todo, por las movilizaciones estudiantiles que exigían el respeto a la soberanía nacional. En la Presidencia de la República tampoco descansaban los gobernantes quienes estudiaban la situación creada por la arrogancia del Comando Sur de los Estados Unidos de Norteamérica, apostado en la Zona del Canal.



Posteriormente, el entonces presidente Roberto Chiari recibe condolencias internacionales de países y asociaciones internacionales como la Organización de Estados Americanos y la Organización de las Naciones Unidas por la injusticia cometida contra el pueblo panameño y decide romper relaciones diplomáticas con los Estados Unidos de América.

Las gestas patrióticas han dejado una huella indeleble en el corazón de todos los panameños, y han servido de fuente de inspiración durante las difíciles jornadas enfrentadas por el derecho de hacer respetar la dignidad nacional, hasta alcanzar la firma de los Tratados Torrijos-Carter, instrumento jurídico que permitió la eliminación de la llamada quinta frontera, y de la cláusula de perpetuidad enquistada en el tratado Hay -Bunau Varilla de 18 de noviembre del año 1903.

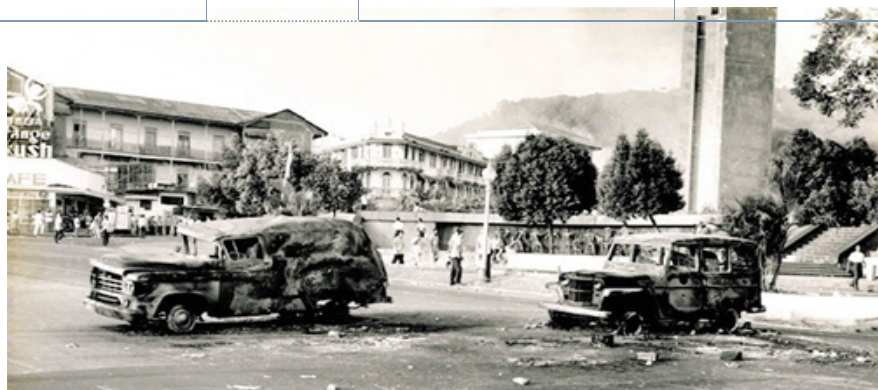


5.4. MÁRTIRES CAÍDOS LOS DÍAS 9, 10 Y 11 DE ENERO DEL AÑO 1964



Ascanio Arosemena	19 años	9 de enero / 7:30 pm	Estudiante
Gonzalo Antonio Crance Robles	14 años	9 de enero / 8:30 pm.	Estudiante
Teófilo de la Torre Espinoza	38 años	9 de enero / 9:00 pm.	Oficinista
Jacinto Palacios Cobos	23 años	9 de enero / 9:30 pm.	Boxeador
Alberto Oriol Jr.	36 años	9 de enero / 10:00 pm.	Conductor
Ezequiel González Meneses	28 años	9 de enero / 10:00 pm.	Obrero
Vicente Bonilla C.	15 años	9 de enero / 10:00 pm.	Estudiante
Jorge Enrique Gill	17 años	9 de enero / 10:30 pm.	

Alberto Nicolás Constance	35 años	9 de enero / 11:00 pm.	
Víctor M. Iglesias	26 años	10 de enero / 9:30 pm.	
Rodolfo Benítez Sánchez	33 años	10 de enero / 10:00 pm.	Mensajero de la Presidencia de la República
Víctor Manuel Garibaldo Figueroa	29 años	10 de enero /10:30 a.m.	Agente Vendedor
Rogelio Lara	70 años aprox.	10 de enero/ 11:30 a.m.	
José Del Cid	17 años	10 de enero /11:30 a.m.	
Ricardo Murgas	40 años	10 de enero /12:00 p.m.	
Rosa Landecho	13 años	10 de enero/ 12:00 p-m.	Estudiante
Ovidio Lizardo Saldaña Armuelles	25 años	11 de enero	Obrero
Estanislao Orobio	18 años	11 de enero/ 4:00 p.m.	Estudiante
Maritza Alabarca (Infante)		12 de enero	
Renato Lara		12 de enero	Estudiante
Celestino Villarreta		12 de enero	Sargento de la Guardia Nacional



**PALACIO JUSTO AROSEMENA,
RECORRIDO HISTÓRICO EN SU ENTORNO**



Francotirador del ejército norteamericano instalado en una habitación del hotel Tivoli, dispara hacia la ciudad de Panamá a manifestantes durante los acontecimientos de la gesta del 9 de enero.



5.5. MONUMENTOS EN HONOR A LOS MÁRTIRES



Ubicado en la antigua escuela secundaria de Balboa, se yergue uno los monumentos que conmemora la gesta patriótica que escenificaron los panameños los días 9, 10 y 11 de enero del año 1964. El memorial consta de una entrada con columnas que representan al istmo de Panamá, flanqueado a ambos lados por piletas reflectantes que aluden a los dos océanos. En su parte central se halla la base restaurada de la asta original de la bandera en la escuela secundaria de Balboa, sitio exacto del inicio

de la confrontación del 9 de enero del año 1964. La base se encuentra rodeada por 21 columnas con placas que llevan los nombres de cada uno de los panameños caídos durante la gesta patriótica, con el objetivo simbólico de custodiarla.

Los nombres de los caídos se encuentran en el tercio inferior de las placas de granito, símbolo de la vida truncada de los jóvenes, mientras que el tragaluz sobre la base permite la entrada del sol y la luz de las estrellas, que bañan la paz y la memoria de los mártires.

Para honrar en especial la figura de Ascanio Arosemena, el primero de los estudiantes caídos, se colocó una columna ligeramente desplazada hacia el centro y de cara al cerro Ancón. El conjunto memorial incluye también la plaza de la bandera que, al estar ubicada en un lugar diferente al original, simboliza un nuevo comienzo para la Nación.

La Sección de Arquitectura de la División de Ingeniería de la Autoridad del Canal de Panamá, fue la encargada de llevar a cabo la tarea del diseño de la estructura, que mereció un reconocimiento por parte de la Sociedad Panameña de Ingenieros y Arquitectos como la Obra Excelsa del Año 2003.

Luego en el año 2008, en la rotonda del monumento, fue colocada una “Llama Eterna” en memoria de los mártires.



Ubicado a un costado del Instituto Smithsonian de Investigaciones Tropicales de Panamá, colindando con la Avenida de Los Mártires y el edificio de la Jurisdicción de Familia del Órgano Judicial, a la altura del Palacio Justo Arosemena, se levanta otro de los monumentos que honra la memoria de los Mártires de los días 9, 10 y 11 de enero.

La obra develada el 9 de enero del año 2004 encuentra su inspiración en la instantánea que capturó el fallecido fotógrafo peruano Emilio Gastelú, que fue portada de la revista Life y recorrió el mundo portando el mensaje de un pueblo que luchó contra el ejército más poderoso en demanda de su soberanía nacional, muestra a un grupo de tres estudiantes subiendo un poste de luz para colocar la bandera panameña el día 10 de enero del año 1964, en pleno conflicto con las fuerzas armadas estadounidenses. El monumento fue gestionado por la Junta Comunal de Ancón, la Universidad de Panamá y la Sociedad Civil.

PALACIO JUSTO AROSEMENA, RECORRIDO HISTÓRICO EN SU ENTORNO



La foto muestra el monumento que es obra del desaparecido escultor y profesor universitario, el chorrillero señor Carlos Alberto González Palomino (1941-2013) y fue elaborado por el arquitecto Daniel Camero del Municipio de Panamá. En su base expone ocho placas en donde se describe el incidente Pershing del año 1920, el rechazo al tratado Alfaro-Kelloggs del año 1926, el rechazo al tratado Filos-Hines del año 1947, la Operación Soberanía del año 1958, la gesta patriótica de 9 de Enero del año 1964, el rechazo al tratado Robles-Johnson del año 1967, la firma de tratado Torrijos-Carter del año 1977 y la invasión del ejército norteamericano del año 1989. El legado del desaparecido escultor Palomino queda como un testimonio de patriotismo y amor por su tierra. Se identificó con todos los movimientos sociales del país, con las luchas reivindicadoras y especialmente con la soberanía y la conquista del Canal.



Ubicado en las cercanías de la antigua plazoleta del Triángulo Shaler, en la rotonda junto al tramo carretero que conduce al viaducto 3 de noviembre, se levanta otro monumento que honra la gesta patriótica del 9, 10 y 11 de enero del año 1964, el cual fue diseñado por Asociación Panameña de Artistas Plásticos y gestionada por la Autoridad Región Interoceánica en el año 2003. En la obra se delinean tres figuras metálicas colocadas sobre una base de hormigón. Dos de las figuras que representan personas adultas, levantan una tercera que representa a un niño que sostiene en sus manos una veleta metálica con forma de bandera, la que es movida por las brisas provenientes del cerro Ancón, en señal del relevo generacional por las luchas reivindicadoras.

La rotonda vehicular próxima al Instituto Nacional, sobre la avenida de Los Mártires, exhibe otro de los monumentos que exalta la gesta patriótica del año 1964, cuando los panameños dieron sus vidas por enarbolar la enseña patria en las tierras ocupadas por los estadounidenses. Inspirado en otra de las fotos del fallecido señor Emilio Gastelú, y realizado por el escultor Luis

Gálvez Pinzón, rememora la hazaña realizada por algunos de los estudiantes que portando la enseña patria, trepan las cercas hechas con alambres de ciclón con las que se dividían las tierras panameñas de las ocupadas por la administración norteamericana, en su firme propósito de que la bandera panameña ondeara en la Zona del Canal. El monumento fue realizado por el Ministerio de Obras Públicas durante las obras de construcción del viaducto de la avenida de Los Mártires, el cual fue inaugurado el 9 de enero del año 2014.



CALLES Y AVENIDAS ADYACENTES AL PALACIO JUSTO AROSEMENA

1. AVENIDA CENTRAL-ESPAÑA

Utilizado originalmente como camino colonial para comunicar la ciudad de Panamá (ubicada intramuros en el Sitio del Ancón, junto a los asentamientos del arrabal Calidonia y El Marañón) con las poblaciones de Gorgona, Venta de Cruces y Las Sabanas, tuvo como punto de partida la calle primera del Casco Antiguo (San Felipe), continuaba en línea recta hasta llegar a la bifurcación en La Cuchilla de Calidonia (calle José Domingo Espinar), desde este punto, uno de sus tramos, el del noroeste, se dirigía hasta Cabo Verde, y conectaba con un ramal proveniente del antiguo edificio del Casino (calle Juan Antonio Guisado); desde allí, el camino continuaba hasta un puente de arco sobre el río Curundú (similar al Puente del Rey), frente al edificio del periódico La Estrella de Panamá, y transcurría por las comunidades de Los Llanos de Curundú, Clayton y también por el polígono donde se construyó la ciudad de la Salud, hasta alcanzar la orilla del río Chagres, en el pueblo de Venta de Cruces.

El tramo ubicado al noreste que, tenía un ramal que partía del antiguo edificio del Casino, se dirigía en línea recta a través de las haciendas El Cangrejo, Juan Franco, Hato Pintado y Carrasquilla, sitios preferidos de la clase adinerada y de los terratenientes para pasar los fines de semana y también para veranear. Dichos predios eran habitados por campesinos, artesanos y trabajadores. La vía estuvo pavimentada con cantos rodados de río (piedras), hasta que el gobierno panameño la reconstruyó y le colocó materiales asfálticos entre los años 1917 y 1921.

El camino fue muy transitado y utilizado por carretas y coches, especialmente en los tramos próximos a la estación del ferrocarril de Panamá, en las cercanías a la plaza de La Trinchera (hoy Plaza 5 de Mayo). Por la avenida Central-España circuló el sistema de tranvías eléctricos en dos ocasiones, cuya segunda fase estuvo comprendida entre los años 1913 y 1941. Aún se observa un tramo completo de la vía entre el Palacio de Gobierno en calle 2 y el parque de Santa Ana.

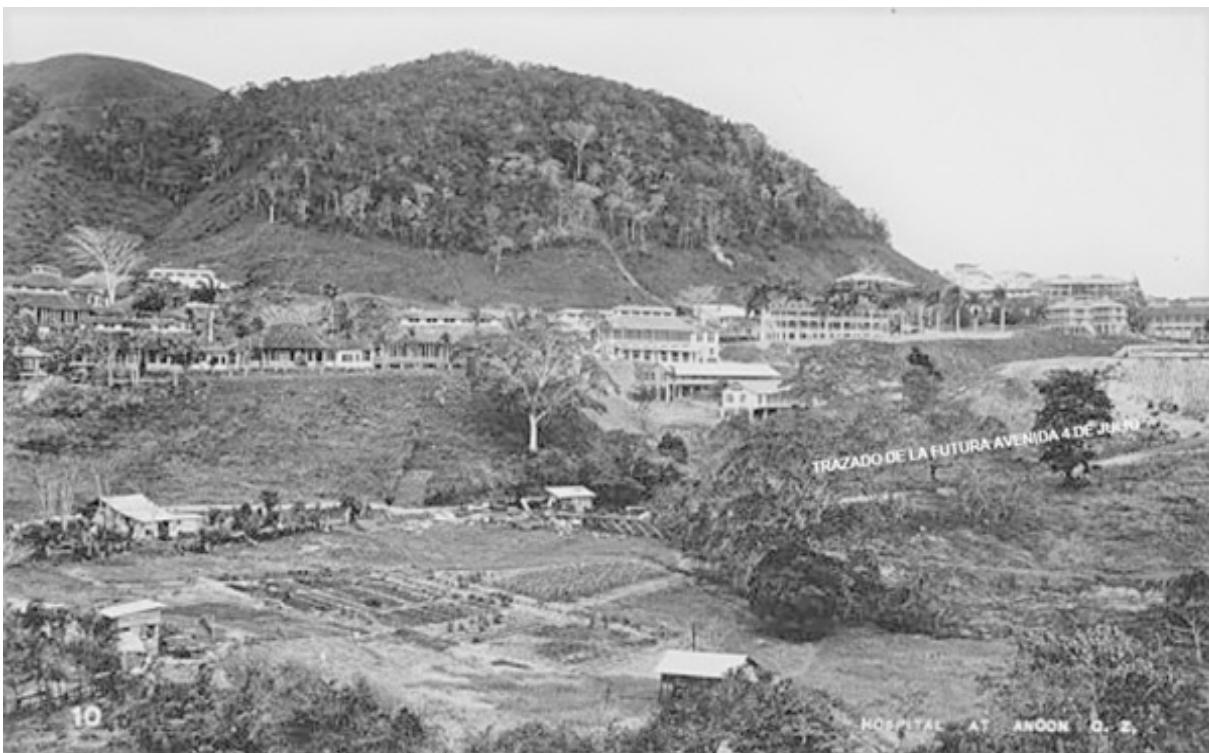
En sus inicios la planificación de la ciudad era muy distinta a como se la conoce hoy. En esas épocas, uno de los riachuelos que nacen en el cerro Ancón discurría hasta atravesar la finca Santa Rosa (donde se edificó el Instituto Nacional), luego cruzaba la avenida Central-España, por lo que a dicho sector se le conoció desde mediados del siglo XVIII como La Quebrada.

En un plano de la ciudad del año 1735, levantado por el ingeniero español Manuel Hernández, constructor de los fuertes de San Lorenzo y Portobelo, se observa el punto denominado La Quebrada.

En la actual calle 17 este con la avenida Central-España (frente a los edificios del Banco Nacional y la Caja de Ahorros), se construyó en épocas coloniales una estructura de piedra llamada “Cruz de Cantarrana”, que existió hasta finales del siglo XIX, cuando la ciudad se extendió hasta ese sitio.

2. AVENIDA DE LOS MÁRTIRES (antigua avenida Tívoli, luego 4 de Julio)

A consecuencia de la firma del tratado Hay-Bunau Varilla de 18 de noviembre del año 1903, conocido por los norteamericanos como la Convención del Canal Ístmico, los gobiernos de Panamá y de los Estados Unidos realizaron el 5 de junio del año 1904 un Convenio de Entendimiento para desarrollar el artículo 2 del tratado de 1903, relativo a los linderos de la Zona del Canal, e iniciaron la demarcación de los límites en las provincias de Panamá y Colón. El Convenio de Entendimiento recibió la firma de Tomás Arias, secretario de Estado panameño y de George Davis, gobernador de la Zona del Canal.



Con dicho documento como guía, el gobierno de los Estados Unidos inició en el año 1906 la construcción de la avenida Tívoli (avenida 4 de Julio, hoy de Los Mártires) en la intersección con la calle B, en los límites de los corregimientos de El Chorrillo y Santa Ana, para seguir por las faldas del cerro Ancón, sobre el antiguo manantial de El Chorrillo del Rey, y luego continuar adyacente a las fincas de Los Pocitos, El Trapiche y Santa Rosa (hoy terrenos del Instituto Nacional de Panamá), la vía proseguía frente al Patio Rochet (antigua caballeriza y depósito) y se extendía a un costado del actual edificio del Banco de Desarrollo Agropecuario, en este punto avanzaba hasta pasar frente al hotel Tívoli, y colindaba con el antiguo parque Roosevelt o Zoológico y Jardines De Lesseps, (1918-1955), para finalizar frente al edificio que ocupa hoy la Dirección de Investigación Judicial.

Luego en el año 1910 el Concejo Municipal de Panamá mediante el Acuerdo Número 25, denominó la vía como Avenida 4 de Julio. Años más tarde, en la década de los 30 del siglo XX, los norteamericanos realizaron la construcción de un tramo que le dio continuidad a la vía hasta el sector de Albrook, y le designaron con el nombre de Gaillard.

**PALACIO JUSTO AROSEMENA,
RECORRIDO HISTÓRICO EN SU ENTORNO**

1930

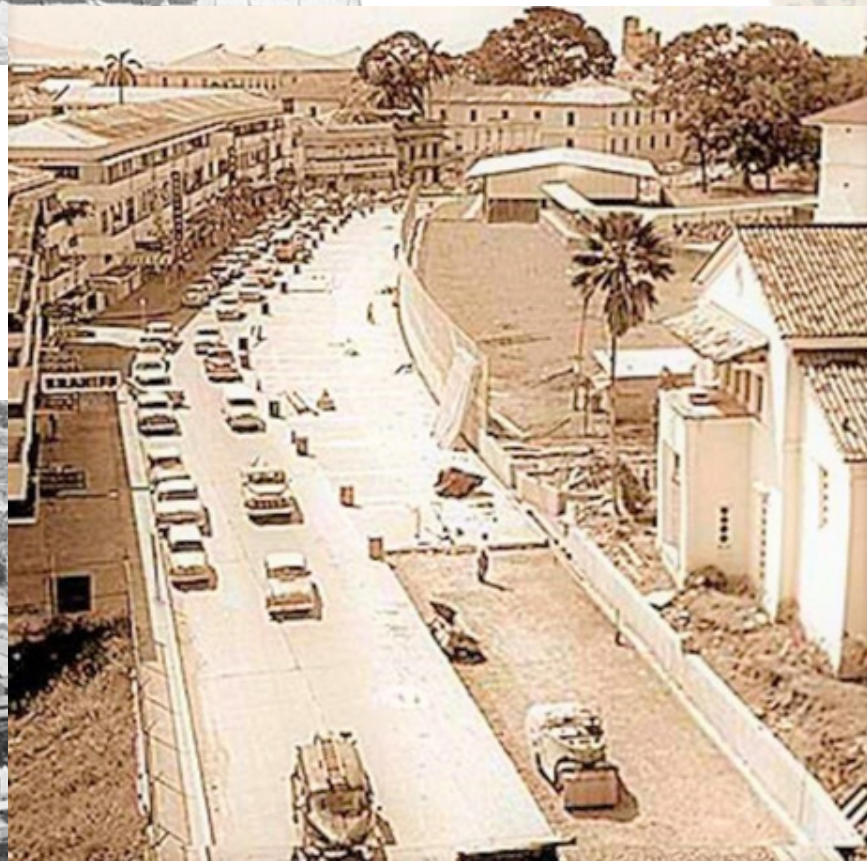


1940





En cumplimiento del tratado Remón-Eisenhower del año 1955, los estadounidenses modificaron algunos límites y devolvieron en el año 1960 varios globos de terreno a los panameños en las provincias de Panamá y Colón.



1962



Tras la devolución de las tierras, el gobierno de los Estados Unidos realizó cambios a la vialidad. Amplió la avenida 4 de Julio a cuatro carriles; y, en consecuencia, el tramo de la vía Tívoli ubicado frente al Instituto Smithsonian de Investigaciones Tropicales, pasó a convertirse en una calle secundaria y se desvinculó de la avenida 4 de Julio que se desarrolló sobre un alineamiento paralelo a la antigua calle Tívoli y finalizó en la vía Shaler, que también formaba parte de aquel proyecto vial. La calle Shaler se construyó paralela a las líneas férreas, que va desde el cruce de San Miguel (actualmente instalaciones de la Dirección de Investigación Judicial), hasta la vía Central-España.

Luego de los trágicos acontecimientos del 9, 10 y 11 de enero del año 1964, el Concejo Municipal de Panamá decretó nombrar a la vía 4 de Julio como Avenida de Los Mártires.



La antigua Avenida 4 de Julio fue renombrada como Avenida de los Mártires en homenaje a los más de 20 muertos durante aquel 9 de enero.



En los años 60 del siglo XX, la avenida de Los Mártires con sus 4 carriles, facilitaba el acceso a los locales comerciales ubicados a su costado, mismos que ofrecían servicios farmacéuticos, de productos de lujos, recordatorios para turistas, venta de pasajes aéreos, así como espacios de diversión tanto para los panameños como para la población de la antigua zona del canal, entre otros.



1979. *Tras la firma de los tratados Torrijos - Carter y para darle cumplimiento, empleados desarman parte de la cerca ubicada en la avenida de Los Mártires, que constituyó la frontera entre la República de Panamá y la Zona del Canal. Esta división fue establecida en el año 1959, en respuesta a los actos nacionalistas escenificados por la juventud istmeña.*

**FOTOS AÉREAS QUE PERMITEN APRECIAR EL CONJUNTO MONUMENTAL
HISTÓRICO CONTEMPLADO EN LA LEY 33 DE 2006, EN DÉCADAS PASADAS**

**EDIFICACIONES, SITIOS, MONUMENTOS Y
CALLES QUE APARECEN EN LA FOTO**

Edificaciones:

1. Antigua Estación del Ferrocarril (Museo Reina Torres de Arauz).
2. Casa Müller, hoy desaparecida y sustituida por el Hotel Müller.
3. Hotel Tívoli, hoy Instituto de Investigaciones Tropicales Smithsonian.
4. Century Club, hoy Banco de Desarrollo Agropecuario.
5. Inmueble de la señora Diana Dutary de Valdez, luego oficinas administrativas de la Caja del Seguro Social, hoy Biblioteca Eusebio A. Morales.
6. Oficinas de la agencia Pacific Mail Steamship Company, luego sede de la Compañía Internacional de Seguros, S.A., hoy un casino.
7. Hotel Internacional, luego Hotel Stanford, hoy Hotel República.

Sitios y monumentos:

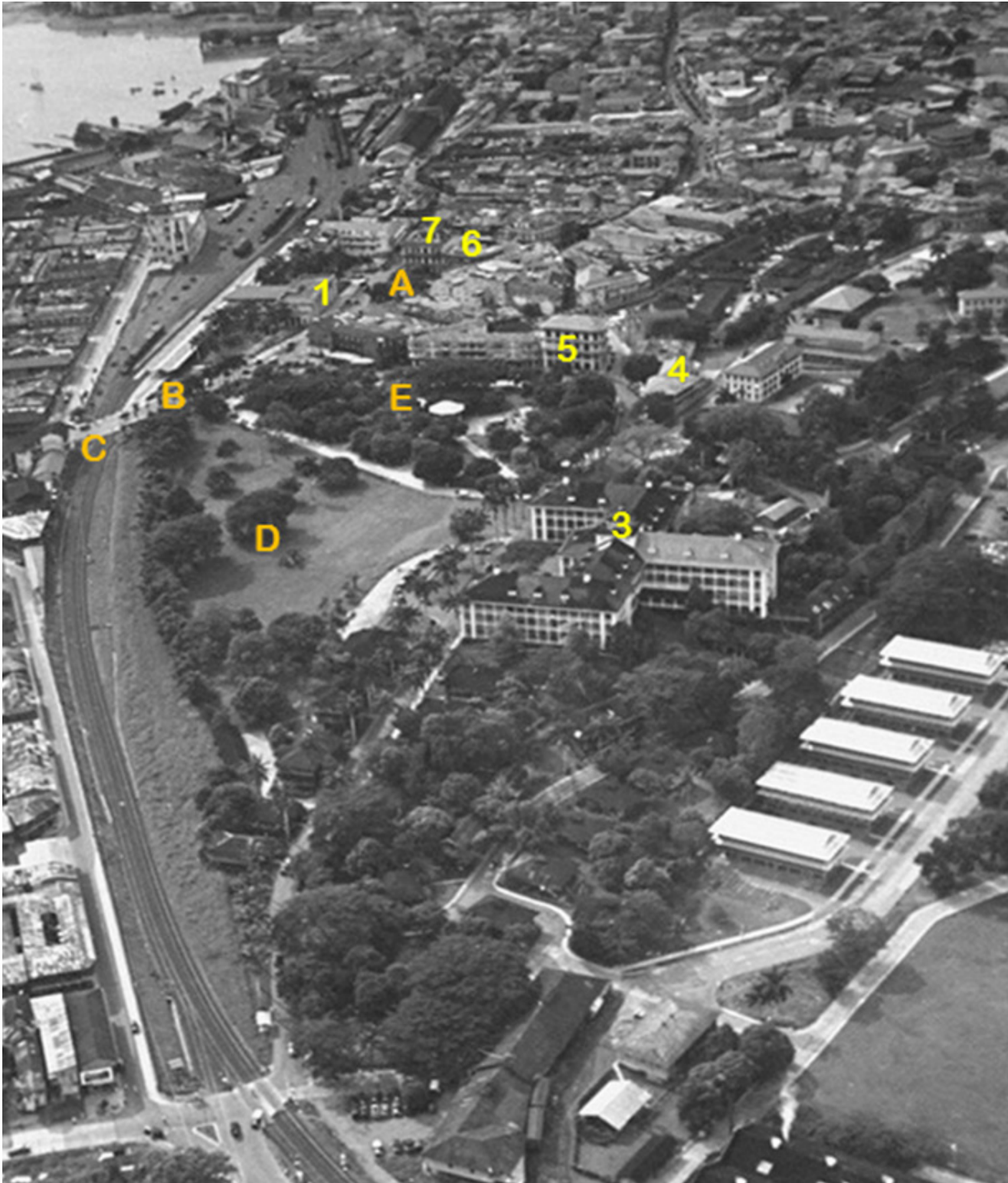
- A. Plaza La Trinchera, hoy Plaza 5 de Mayo.
- B. Plaza de Los Mil Días, hoy Plaza Mahatma Gandhi.
- C. Cruce del Ferrocarril en la avenida Central-España, donde se encontraba el Puente de Calidonia.
- D. Barrio de Pueblo Nuevo de Calidonia, luego Triángulo Shaler, se construyó parte de la avenida de Los Mártires y también nuevo edificio de la Asamblea Nacional.
- E. Parque Roosevelt o Zoológico y Jardines De Lesseps, hoy Palacio Justo Arosemena y Plaza José Remón Cantera

Calles:

- Avenida Central-España
- Avenida Tívoli,-4 de julio-avenida de Los Mártires.



1939 Sitios y edificaciones ubicados en los corregimientos de Calidonia, Ancón y Santa Ana, declarados en la Ley 33 de 22 de agosto de 2006, aún no existía el tramo vehicular que va desde el cruce de San Miguel (actual D.I.J.), hasta la vía Central-España.



SECRET

Neg. & print rec'd 11 Dec. 44 from Base Photo-
graphic Officer, Army Air Base Headquarters,
APO 7832, c/o Postmaster, New Orleans, Louisiana.

Gorgas Hospital, Ancon, Canal Zone.

UNCLASSIFIED



1944

Detrás del cerro Ancón se aprecia la entrada pacífica del Canal de Panamá y en primer plano se observa el hotel Tívoli y la avenida del mismo nombre que le pasa al frente. En la esquina izquierda inferior, se aprecia la vegetación que formó parte del desaparecido parque Roosevelt o Zoológico y Jardines De Lesseps y junto a esa vegetación, el Century Club. La avenida Tívoli o 4 de Julio se transforma radicalmente en el año 1960.

Para tal fin, los norteamericanos derriban el Century Club, ensanchan la vía y desvinculan el tramo que inicia en la intersección de la calle L y el boulevard Ancón, para redirigirla paralela a la avenida Tívoli, pasando por parte de los terrenos del parque De Lesseps y del Triángulo Shaler, hasta llegar a la avenida Shaler, hoy avenida Omar Torrijos.

1949

Vista aérea que cubre desde la Plaza 5 de Mayo hacia Las Sabanas, en donde es claramente visible la línea ferroviaria que separa las casas de inquilinato del barrio de El Marañón del centro del auge económico de la capital de la República.



Detrás de las líneas del tren, y adyacente a ellas, se observa de derecha a izquierda, la antigua fábrica de cerveza Atlas, una hilera de casas de alquiler, la Casa Müller y la casa El Cruce, ambas de mayor altura que enmarcan la avenida Central-España, y seguidamente los caserones del barrio de San Miguel.

Sobresalen en primer plano, las edificaciones de tres niveles que rodean la Plaza 5 de Mayo, el hotel Internacional y la tercera estación del ferrocarril. La vegetación que se observa en el centro a la izquierda, forma parte del Parque Roosevelt o Zoológico y Jardines De Lesseps, hoy Palacio Justo Arosemena y Plaza José Remón Cantera

PALACIO JUSTO AROSEMENA, RECORRIDO HISTÓRICO EN SU ENTORNO

Vista área que permite apreciar los distintos barrios de la ciudad, desde Las Sabanas hacia Santa Ana, El Chorrillo y la Bahía de Panamá, en sentido inverso a la foto que la precede.



1952

En primer plano se observan los cientos de caserones de inquilinato de San Miguel y El Marañón, en donde sobresale la Casa Müller por su ubicación, tamaño y forma. Se distinguen, además, las vías férreas que atraviesan un segmento de la extensa avenida Central-España, así como la Plaza 5 de Mayo acompañada por los edificios del hotel Internacional y la sede de la Compañía Internacional de Seguros. La bella estación del ferrocarril, con su amplio andén, resulta claramente visible. Al lado derecho de la fotografía se observan las laderas del cerro Ancón y el parque Roosevelt o Zoológico y Jardines De Lesseps, asimismo, el Triángulo Shaler con la abundante vegetación que proporciona un ambiente más agradable al entorno.



1957

El histórico cerro Ancón destaca por su esplendor en el hermoso paisaje captado en esta fotografía del año 1957, en donde por primera vez aparece la calle Shaler, hoy avenida Omar Torrijos, que se construyó paralela a las vías del ferrocarril, y que va desde la vía Central-España hasta el cruce de San Miguel (actualmente instalaciones de la Dirección de Investigación Judicial). Es notable el contraste existente entre los caserones que ocuparon los trabajadores inmigrantes en el lado panameño, con la planificada y espaciosa área de la Zona del Canal.

El afamado hotel Tívoli se ubicaba sobre la colina del mismo nombre y se encontraba rodeado de abundante vegetación que se extendía hasta el Triángulo Shaler, que en su momento albergó algunas instalaciones administradas por las autoridades norteamericanas. Contiguo a estos terrenos, se levantan a un año de su construcción, el parque José Remón Cantera y el moderno Palacio Justo Arosemena.



1958

Vista panorámica que capta en primer plano las instalaciones del Instituto Nacional, con sus patios interiores, frondosa vegetación y los distintos pabellones que hicieron de esta casa del saber una de las mejores de su tiempo. A un costado y exactamente en la esquina de la calle J con la calle Estudiante, se aprecia el inmueble donde vivió el expresidente Ricardo J. Alfaro, los caserones de la calle Estudiante, y más adelante, el muy conocido Patio Roché con sus extensas casonas. La espaciosa vía que atraviesa la parte central de la fotografía corresponde a la avenida 4 de Julio (ahora avenida de Los Mártires), que ya había sido ampliada a cuatro carriles, pero solo hasta la esquina frente al lote baldío que ocupó el Century Club, con calle L, sitio conocido como el cruce del Tívoli; la vía aún no había sido desvinculada de la avenida Tívoli. Al fondo a la derecha se observa el edificio del Palacio Justo Arosemena. Del otro lado de la avenida 4 de Julio se encontraba la Zona del Canal, caracterizada por sus amplios patios y abundante vegetación. Entre las edificaciones se distingue la desaparecida estafeta de los correos, inmueble que luego pasó a ser el gimnasio de Ancón y terminó siendo demolido en años recientes, debido a la transformación de la avenida de Los Mártires con la construcción de la rotonda donde se ubica uno de los monumentos en memoria de los mártires del 9 de enero, y el paso a desnivel.



Fotografías que muestran la transformación realizada entre los años 1958 y 2023, a la intersección de la avenida de Los Mártires con la calle Gorgas, que va hacia el Hospital Oncológico Nacional, y la calle J, que conduce a la avenida Central-España. Se aprecia la nueva rotonda y el túnel vehicular construidos para agilizar el tránsito. En la imagen superior se observa al fondo y a la derecha el Palacio Justo Arosemena, y en la inferior, al fondo y con el tejado en color rojo, el Instituto Nacional, también conocido como “el glorioso nido de águilas”.



CRÉDITOS Y REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

cómo calcular el valor del dinero en el pasado <https://blog.masmovil.es/dinero-pasado/>

<http://at-14.blogspot.com/2018/11/resena-1.html>

<http://bdigital.binal.ac.pa/bdp/artpma/casco%20antiguo1.pdf>

<http://bdigital.binal.ac.pa/bdp/Tratado%20Remon-Eisenhowervol1-1.pdf>

<http://www.alonso-roy.com/cp/cp-40.html>

<https://arquitecturayconstruccion.com.pa/plaza-5-de-mayo/>

<https://binal.ac.pa/binal/component/content/article/14-sample-data-articles/316-el-incidente-de-la-tajada-de-sand%3%ADa.html>

https://binal.ac.pa/binal/index.php?option=com_content&view=article&id=80:martires-del-9-de-enero-de-1964&catid=9:nosotros

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Monumento_a_los_m%C3%A1rtires_del_9_de_enero_de_1964.-.jpg

<https://epiac1216.wordpress.com/2011/06/01/la-casa-miller-the-mullah-building/>

<https://es.scribd.com/document/495210835/Guia-Arquitectura-y-Paisaje-Panama#>

https://es.wikipedia.org/wiki/Antigua_estaci%C3%B3n_del_Ferrocarril_de_Panam%C3%A1

https://es.wikipedia.org/wiki/D%C3%ADa_de_los_M%C3%A1rtires#:~:text=El%2030%20de%20diciembre%20de,en%20las%20escuelas%20exclusivas%20para

https://historia.nationalgeographic.com.es/a/incidente-tajada-sandia-violenta-disputa-entre-panama-y-estados-unidos_17867

<https://maleteandoando.com/2022/04/03/el-ferrocarril-de-panama-un-tren-en-funcion-desde-1855/>
<https://panamapoesia.com/9enero01.php>

<https://panama-tour.site123.me/an%C3%A9cdotas-de-panam%C3%A1/operaci%C3%B3n-sobern%C3%ADa-y-operaci%C3%B3n-siembra-de-banderas-1958>

<https://www.laestrella.com.pa,ferrocarril-panama-franceses> por José Pascal Villanueva

<https://www.laestrella.com.pa/cafe-estrella/cultura/180722/puente-batalla-calidonia-sangrienta>

<https://www.laestrella.com.pa/nacional/151018/1925-masas-movimiento-inquilinario>

<https://www.laestrella.com.pa/nacional/160110/joseph-farland-embajador>

<https://www.laestrella.com.pa/nacional/200403/gran-hotel-tivoli-magnifico-simbolo>

<https://www.laestrella.com.pa/nacional/publicando-historia/230101/mataron-remon>

<https://www.lavanguardia.com/participacion/lectores-corresponsales/20210702/7569119/destruccion-neptuno-encadenado.html>

<https://www.mcnbiografias.com/app-bio/do/show?key=remon-cantera-jose-antonio>

<https://www.panamaviejaescuela.com/casa-muller-calidonia/>

<https://www.panamaviejaescuela.com/estacion-del-ferrocarril-ciudad-de-panama/>

https://www.prensa.com/cultura/edificio-olvido-ferroviario_0_4345065613.html

https://www.prensa.com/impresa/mas_de_la_prensa/puente-Calidonia_0_1244875627.html

<https://www.redalyc.org/journal/5350/535055491008/html/>

https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-22532015000200002

<https://www.studocu.com/latam/document/columbus-university/historia-de-panama/huelga-inquilinaria-de-1925-y-la-accion-comunal/11538968>

https://www.tvn-2.com/entretenimiento/hotel-tivoli-panama-ayer-domingo_1_1433282.html

https://www.tvn-2.com/nacionales/polvorin-tragedia-puntos-emblematicos-panama-bomberos_1_1012660.html

<https://www.prensa-latina.cu/2022/01/09/panama-y-la-connotacion-del-9-de-enero-de-1964-foto>
Revista Debate. Edición especial. Número 11, agosto de 2006. Revista de la Asamblea Nacional de Panamá.

Revista Lotería. Edición Número 517, noviembre de 2014.

Revista Lotería. Edición Número 523, noviembre - diciembre de 2015.



PANAMÁ



I. A. R. Di Maso

