

Los orígenes de la ciudad de Colón

Fundamentos para el estudio de un patrimonio arquitectónico y urbanístico excepcional *

Eduardo Tejeira Davis

Universidad de Panamá, etejeira@cwpanama.net

Palabras claves: Arquitectura, Colón, fundaciones ferroviarias, Panamá, urbanismo.

Resumen

Este escrito brinda nueva información sobre la fundación de la ciudad de Colón, su traza, singular régimen de tierras, arquitectura inicial y crecimiento durante el período colombiano (1850 a 1903); incluye documentación primaria que hasta ahora solo se conocía de segunda mano. Colón fue creada en 1850 por la Compañía del Ferrocarril de Panamá partiendo del contrato Stephens-Paredes, firmado poco antes. En octubre de ese año, la Cámara Provincial de Panamá legitimó la existencia de Colón mediante una ordenanza, cuya fuente original se muestra aquí por primera vez.

Colón es una de las ciudades ferroviarias más antiguas de América, y su traza, poco conocida en el mundo académico, es un importante elemento de valor patrimonial. Aquí se demuestra que el trazado original sigue las pautas urbanísticas de la época en los EE.UU., uno de cuyos elementos era la manzana de 300 por 300 pies con un callejón por el medio; su “columna vertebral” era *Front Street*, calle paralela a la vía férrea. Ahora bien, las tierras de Colón habían sido dadas a la Compañía del Ferrocarril en concesión, no en plena propiedad; por esta razón no se podían vender, y quien construía lo hacía sobre tierra arrendada. Esta condición definió los destinos de la ciudad por casi un siglo.

* Recepción: 28/06/11 - Aprobación: 27/07/11

El Colón del siglo diecinueve era una ciudad mayormente de madera y se quemó en varias ocasiones; en consecuencia, es poco lo que queda de ese período. Aun así, se puede obtener mucha información útil con la ayuda de planos catastrales, registros notariales, imágenes históricas y por las propias características de la arquitectura. El potencial de este enfoque para la investigación se demuestra reconstruyendo la evolución de dos manzanas del Casco Antiguo desde la década de 1850.

Key words: Architecture, Colón, Panamá, railroad towns, urbanism.

Abstract

This paper offers new information on the early history of Colón, specifically on its foundation, urban layout and growth, land ownership conditions and early architecture. The study covers the city's first half-century (1850 to 1903), when Panama was still part of Colombia. It includes primary documentation which up to now was only known from secondary sources.

Colón began its existence in May, 1850. Created by the Panama Railroad Company as a base of operations for building a railroad across the isthmus, its legal framework was the Stephens-Paredes Contract signed in April, 1850. In October of that year, Panama's provincial administration legitimized Colón's existence, but in March, 1852, the Railroad Company carried out its own foundation ceremony and gave the city the name Aspinwall.

Colón is one of the Western Hemisphere's oldest preserved railroad towns, and its layout, although little known in academic circles, is historically significant. This paper clearly shows its North American origins—its gridiron plan based on square blocks divided in half by alleys was standard in the United States during the nineteenth century. Specifically, Colón's original blocks measured 300 by 300 feet, and each half block was subdivided into 10 lots, each 30 feet wide. The city's backbone was Front Street, which ran parallel to the railroad tracks and the harbor. Colón's lands, however, did not belong to the Railroad Company and could not be sold; whoever wished to build a house had to lease a lot (or several

adjacent lots) from the Railroad Company, which had a 49-year (later 99-year) concession for administering city lands. This condition defined the city's fortunes for almost a century.

In the nineteenth century, Colón was primarily a wooden city and it burned down several times; its worst fires before independence were in 1885 and 1890. Little remains of the nineteenth-century city, although much information may be gained from cadastral maps, house ownership deeds, and historic images. The research potential of this approach is shown by describing the evolution of two blocks in the city's historic core district from the 1850's to the present.

Quienes conocen la ciudad de Colón admiran la amplitud de su traza y su arquitectura neoclásica y modernista, erigida durante su “época de oro” en la primera mitad del siglo veinte. Hoy, sin embargo, su centro histórico está muy deteriorado. Si bien la Ley 47 de 2002¹ lo protege, en el mundo real ha resultado difícil de poner en práctica, entre otras razones porque el patrimonio arquitectónico y urbanístico de Colón no está bien estudiado; lo que menos se conoce son sus raíces decimonónicas. Este escrito brinda nueva información sobre la fundación de la ciudad y su compleja situación legal, régimen de tierras, singular traza y arquitectura inicial. Incluye documentación primaria que hasta ahora solo se conocía de segunda mano².

Fuentes y estado de la investigación

La historiografía de Colón, sobre todo de la época colombiana (1850 a 1903), tiende a ser reiterativa y poco científica, producto de la escasez de fuentes primarias en Panamá. Los discursos se tiñen frecuentemente de nacionalismo, recelo contra la capital y las tensiones históricas entre las poblaciones hispano y angloparlantes de la costa atlántica.

La monografía más significativa sobre Colón es *La Isla que se Transformó en Ciudad*, de Ernesto Castellero Reyes (Panamá, 1962); un antecedente importante de este mismo autor fue el libro *El Ferrocarril de Panamá y su Historia*, publicado en 1932. En ambos casos, la narrativa es vigorosa, pero anecdótica y no muy rigurosa en el uso de las fuentes. El historiador contemporáneo colonense más conocido, aunque parcializado en algunas de sus visiones, es Max Salabarría Patiño, autor de *La Verdad sobre Colón*³

¹ *Gaceta Oficial* número 24,617. Panamá, 14 de agosto de 2002. Esta ley define el Conjunto Monumental Histórico del Casco Antiguo, otros 9 conjuntos, 7 espacios públicos y 19 monumentos históricos.

² Mis investigaciones sobre Colón se iniciaron en 1989, cuando gané una beca del *Social Science Research Council*. Muchos años después esbocé una primera visión panorámica en mi libro *Panamá. Guía de Arquitectura y Paisaje* (Sevilla 2007). Recientemente he profundizado en el tema a raíz de mi participación en el proyecto *El Centro Histórico de Colón: Conócelo y Protégelo*, escogido en 2010 por el *U.S. Ambassadors Fund for Cultural Preservation* del Departamento de Estado de los EE.UU.

³ En conjunto con su hermana Emma Salabarría Patiño.

(Colón, 1980), *El Colón de Ayer, 1926-1950* (Colón, 1994) y *La Ciudad de Colón en los Predios de la Historia* (Colón, 2002). Su énfasis es el siglo veinte. La publicación más citada que trata el urbanismo y arquitectura de Colón es *Arquitectura de la Época del Canal, 1880-1914* de Samuel Gutiérrez (Panamá, 1984).

La fuente canónica sobre la historia antigua de Colón, citada una y otra vez desde hace siglo y medio, es el libro *Illustrated History of the Panama Railroad* (Nueva York, 2ª edición, 1862) del médico y artista Fessenden Nott Otis, quien precedió esta publicación con la serie de artículos *Tropical Journeyings* de 1858 y 1859, salida a la luz en el *Harper's New Monthly Magazine* bajo el pseudónimo Oran⁴. Otra fuente de primer orden es *Panama in 1855* de Robert Tomes (New York, 1855), quien fue invitado al país a ver la vía férrea terminada. Ambos autores mantienen vigencia porque se ha hecho muy poca investigación directa de los archivos de la Compañía del Ferrocarril, conservados en los *National Archives* de los EE.UU. Un ejemplo del potencial que estos fondos representan para la investigación es el reciente libro *Path of Empire. Panama and the California Gold Rush* de Aims McGuinness (Ithaca y Londres, 2008).

Antecedentes y condicionantes de la fundación de Colón

Colón fue ideada y trazada por la *Panama Railroad Company* (en español Compañía del Ferrocarril de Panamá), empresa establecida formalmente en Nueva York en abril de 1849 para construir un ferrocarril transístmico. Colón se inició, no como una ciudad de gran empaque, sino como un campamento de carácter utilitario; quizás fue el primer enclave de una empresa estadounidense en América Latina (McGuinness 2008:82). Según parece, también fue la primera fundación ferroviaria -el primer *railroad town*, como se dice en los EE.UU.- de América Latina⁵.

⁴ Es evidente que Oran y Otis son la misma persona porque las ilustraciones son las mismas, muchos textos son idénticos y el editorial es el mismo.

⁵ Que yo sepa, el primer ferrocarril de América Latina, una línea entre La Habana y Bejucal en Cuba, se inauguró en 1837 (Chateloin 1989:77-83), aunque allí no se crearon asentamientos nuevos.

La historia de los antecedentes de Colón es bien conocida, por lo cual aquí solo se requiere recapitular algunos aspectos legales. Por años, el gobierno de Nueva Granada había intentado encontrar apoyo del extranjero para construir un canal o ferrocarril por Panamá. Con este fin había concedido varios privilegios a empresas e individuos de varios países, todos fallidos (Mack 1944:123). Finalmente, en diciembre de 1846 la Nueva Granada firmó el tratado Mallarino-Bidlack con los EE.UU.⁶, en virtud del cual éste último obtuvo (Artículo 35) “el derecho de vía o tránsito a través del istmo de Panamá, por cualesquiera medios de comunicación que ahora existen o en lo sucesivo puedan abrirse”; a cambio, los EE.UU. garantizaban “la perfecta neutralidad del ya mencionado Istmo, con la mira de que en ningún tiempo [...] sea interrumpido ni embarazado el libre tránsito de uno a otro mar”. Para los EE.UU., que en 1846 habían consolidado su presencia en el océano Pacífico a la altura de Oregon y Washington, el paso por Panamá se tornaba cada vez más importante, ya que era más fácil y seguro pasar por allí que cruzar las planicies, desiertos y montañas del centro y oeste del país. La importancia de esta ruta creció cuando México cedió California en 1848.

Los fundadores de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, William H. Aspinwall, John L. Stephens y Henry Chauncey, obtuvieron la concesión definitiva para construir la vía férrea en diciembre de 1848 (Plaza 1850:69). En ese mes ya se perfilaba el *Gold Rush* o Fiebre del Oro, pues en enero de ese año se había descubierto oro en Sutter’s Mill, California. La primera ola humana hacia San Francisco llegó a Panamá en diciembre de 1848 (Kemble 1943:33).

El tiempo apremiaba. El 15 de abril de 1850 la empresa firmó el contrato Stephens-Paredes con el gobierno de la Nueva Granada⁷. Los firmantes fueron John L. Stephens por la empresa y Victoriano de Diego Paredes, Secretario de Relaciones Exteriores de la Nueva Granada. En el Artículo 9 se le concedió a la empresa “privilegio exclusivo por cuarenta y nueve años... para usar los puertos situados a los dos extremos del camino de

⁶ Publicado en Navas y Alessandria (1996:19-32).

⁷ Publicado en Navas y Alessandria (1996:39-60). En Bidwell (1865:397) aparece la versión inglesa.

hierro que sean necesarios para fondeadero de los buques, y para el embarque y desembarque de las mercancías que hayan de transitar por dicho camino”, y en el Artículo 16 el gobierno se comprometió “a conceder a la Compañía todas las tierras baldías que existan en la isla de Manzanillo en la bahía de Limón, siempre que la Compañía tenga por conveniente prolongar la obra del ferrocarril hasta dicha isla para que una de sus extremidades termine en ella” (Navas y Alessandria 1996:42-44). Una vez definidas las condiciones, las obras del ferrocarril se iniciaron, precisamente en la isla Manzanillo. La vía concluida fue inaugurada en febrero de 1855⁸.

La elección de la isla Manzanillo, una formación coralina casi al ras del mar⁹, no fue casual. Ya John A. Lloyd, autorizado por Simón Bolívar para estudiar la factibilidad de un canal interoceánico, pensó tras su visita entre 1828 y 29 que la bahía de Limón, conocida por los británicos como Navy Bay, era una mejor opción que Chagres o Portobelo (Lloyd 1831:83). En 1831, el capitán británico George Peacock pasó por Panamá en la corbeta *Hyacinth* y vaticinó la construcción de un ferrocarril y canal a partir de Navy Bay (Mack 1944:130); es más, propuso el terminal en el sitio preciso donde veinte años después surgiría Colón¹⁰. Desde hace más de un siglo se afirma que Portobelo estuvo a punto de ser escogido como terminal atlántico (Robinson 1907:3-5), pero en realidad la ruta partiendo de allí hubiese sido muy difícil por montañosa.

Hoy resulta evidente que la fundación de Colón fue posible por la decadencia de Portobelo y el surgimiento de Chagres (inicialmente Chagre) como su reemplazo. A más tardar en 1800, la principal puerta atlántica del Istmo era la boca del río Chagres, que no era un verdadero puerto porque los barcos tenían que anclar mar afuera. Por allí se subía en bongos hasta Gorgona o Cruces para entonces bajar a lomo de mula hasta Panamá.

⁸ Sobre la construcción del ferrocarril y sus secuelas, ver ante todo: Tomes (1855), Otis (1862), Castellero (1932), Schott (1967) y McGuinness (2008).

⁹ Según el geógrafo alemán Moritz Wagner, sobresalía solo 3 $\frac{3}{4}$ pies en promedio sobre el nivel del mar (Wagner 1861:8). Wagner también hizo una descripción detallada de la vegetación original.

¹⁰ El mapa de su propuesta se exhibe en el Centro de Información de la Autoridad del Canal de Panamá.

Chagres, que ya no existe, tuvo más de trescientos años de historia¹¹. Juzgando por la rica cartografía del castillo San Lorenzo y su entorno, publicada por Juan Manuel Zapatero (Zapatero 1985), se desarrolló en tres lugares distintos desde sus inicios a fines del siglo XVI: primero a los pies del castillo, después sobre la meseta frente al mismo, y finalmente en la “playa de la Aguadilla” a un costado de la boca del río. Hasta la iglesia cambió de sitio en al menos dos ocasiones, cosa rara en un poblado hispánico. En la mayoría de los planos no se discierne estructura urbana alguna, pero en el Centro Geográfico del Ejército en Madrid se conserva un plano de 1807 (Figura 1) que sí muestra un estricto orden, aparentemente impuesto algunos años antes.

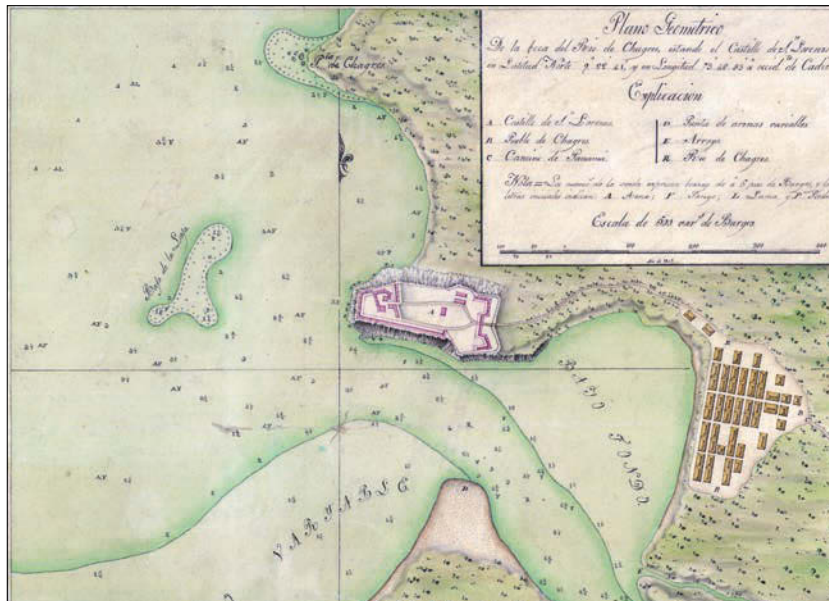


Figura 1. Plano geométrico de la boca del río de Chagres, que forma parte del Plano hidrográfico de la costa de las proximidades a Porto Velo (1807). A la derecha, el poblado de Chagres tal como se veía a fines del período colonial. En la orilla opuesta surgió Furnia durante la Fiebre del Oro. (Figura original: Centro Geográfico del Ejército, Madrid)

¹¹ Ya no existe porque quedó dentro de la Zona del Canal y los EE.UU. ordenaron su desalojo en 1915 (McCain 1937:147).

Chagres poseía características útiles para comprender la dinámica del Colón original, tan distinta a la hispánica: la escasa presencia del Estado y la Iglesia, la precariedad de la infraestructura y la fuerte huella estadounidense a partir del *Gold Rush*. No obstante su clima malsano y pésimo puerto, mantuvo vigencia mientras el río fue la principal arteria de comunicación entre el Atlántico y el Pacífico. A inicios de 1849, algunos *Forty Niners* decidieron fundar su propio campamento en la margen opuesta, conocido como Furnia o Yankee Chagres, con hoteles, posadas y bares (Schott 1967:45-46). En cierta forma, fue éste el precursor inmediato de Colón.

Los inicios de Colón, una ciudad distinta

La Compañía del Ferrocarril decidió empezar la construcción de la vía férrea en la isla Manzanillo porque era útil como puerto de entrada para los materiales y la mano de obra. Las obras estaban a cargo de George Muirson Totten (1809-84) y John Cresson Trautwine (1810-83), ambos con una sólida experiencia en la construcción de canales y ferrocarriles. Según Otis, Trautwine y su asistente James L. Baldwin llegaron al sitio en mayo de 1850 y empezaron con los trabajos de limpieza y desmonte; los primeros moradores se alojaron en el casco de un viejo bergantín, ya que -según ellos- las condiciones de la isla eran insufribles por los insectos (Otis 1862:26). He allí la versión canónica de los inicios de Colón.

El 12 de octubre de 1850, cinco meses después del inicio del asentamiento, la Cámara Provincial de Panamá creó formalmente el distrito parroquial de Colón. Esto es lo más cercano que tenemos a una “fundación oficial” de la ciudad, aunque muchos no la han reconocido como tal por el desconocimiento generalizado de los procedimientos legales de la Colombia decimonónica. Las ordenanzas de la Cámara Provincial tampoco tenían el *glamour* de la tradición hispánica, muy romantizada por los historiadores, según la cual toda fundación debía conllevar un ceremonial en el sitio con un acta formal.

En el documento original, publicado en las *Ordenanzas de la Cámara Provincial de Panamá [...] de 1850*, se lee escuetamente: “se crea en la bahía del Limón, cantón de Panamá, un distrito parroquial llamado ‘Colón’, que se llevará a efecto tan luego como haya el número suficiente de personas

que puedan sostener las cargas públicas". Ese día se crearon, además de Colón, los distritos parroquiales de Otoque, La Trinidad (cantón de Natá), San Miguel (cantón de Darién) y Yaviza. Este texto fue citado parcialmente por Ernesto Castellero Reyes (Castillero 1962:56), aunque sin indicar la fuente. Aquí muestro una imagen de la publicación original, poco conocida en el país (Figura 2).

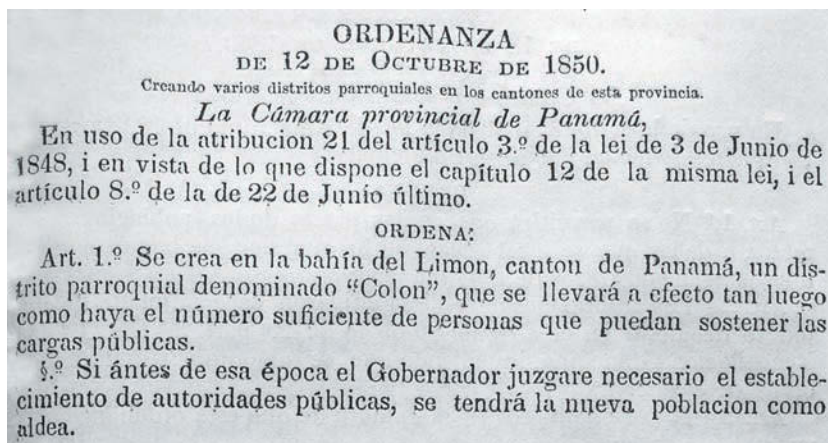


Figura 2. Párrafos iniciales de la ordenanza del 12 de octubre de 1850, que creó el distrito parroquial de Colón, tal como aparece en las Ordenanzas de la Cámara Provincial de Panamá Espedidas en sus Sesiones Ordinarias i Extraordinarias de 1850 [ortografía original] (1851:27)

¿Qué era un distrito parroquial? Según la constitución de 1843, vigente cuando se fundó Colón, el territorio neogranadino se dividía en provincias, cantones y distritos parroquiales. El cantón era una unidad intermedia que ya no existe; el distrito parroquial era muy parecido al distrito de hoy, aunque en ciertos contextos se asemejaba también a un corregimiento¹². También existía el concepto de aldea, figura parecida a los actuales lugares poblados en áreas rurales. En esa época se creaban

¹² En 1850, por ejemplo, la ciudad de Panamá contenía los distritos parroquiales de San Felipe y Santa Ana. En 1851 se creó un tercer distrito parroquial: Calidonia.

regularmente, no solo nuevos distritos parroquiales, sino también nuevas provincias y cantones¹³.

En virtud de la Ley del 3 de junio de 1848¹⁴, “orgánica de la administración y régimen municipal”, cada provincia tenía su cámara provincial, compuesta por “los diputados de los distritos parroquiales de la provincia” (Artículo 5). Entre las atribuciones de las cámaras provinciales (Artículo 3, Inciso 21) se encontraba precisamente “decretar la creación y supresión de distritos parroquiales”. A cada distrito parroquial le tocaba un alcalde y un cabildo parroquial (Artículo 27). Al cabildo le correspondía, entre sus múltiples funciones, construir y dar mantenimiento a vías de comunicación, arreglar ferias y peajes, “mantener por lo menos una escuela primaria”, “estatuir lo conveniente sobre la salubridad, aseo y ornato de la comunidad” y proveer lo necesario para la construcción y mantenimiento de una cárcel, el “despacho de las autoridades del distrito”, cementerios y una iglesia parroquial (Artículo 34).

Una de las primeras ordenanzas fundacionales promulgadas en Panamá a raíz de esta ley de 1848 fue la creación de los distritos parroquiales de Chitré, Aguadulce, Los Pozos y La Pintada el 19 de octubre de 1848¹⁵. Un año después de la fundación de Colón, la Cámara Provincial creó los distritos de Chepigana, Balboa (Darién), Pacora, Santa Rita y Chimán (*Ordenanzas...1851:4*). Nótese que tales ordenanzas generalmente se hacían para legalizar hechos consumados; en el caso de Colón, se avaló el asentamiento iniciado poco antes por la Compañía del Ferrocarril.

El estatus administrativo de Colón y su región cambió rápidamente entre 1850 y 1855. En vista de las multitudes que llegaban a Chagres en camino a California, en 1851 se creó el cantón de Chagres, al cual pertenecían Chagres (cabecera), Furnia, Gatún y Colón (*Ordenanzas...1851:4-5*). Ese mismo año, sin embargo, la Cámara Provincial opinó que “dentro de tres o cuatro años a más tardar la cabecera del cantón Chagres y del circuito de Chagres y Portobelo será la ciudad de Colón” (*Ordenanzas...1851:vi*).

¹³ En 1846, por ejemplo, el territorio de la actual República de Panamá tenía solo dos provincias, pero en 1850 ya eran cuatro (Panamá, Veraguas, Azuero y Chiriquí).

¹⁴ Publicada en: de Plaza 1850:34-40.

¹⁵ El documento completo aparece en *Lotería* 1948:6.

Todo sucedió antes, pues Colón creció con celeridad. El primer barco de pasajeros que atracó en Colón en vez de Chagres, el *Georgia*, llegó en diciembre de 1851¹⁶. A partir de ese momento ya no había marcha atrás; en marzo de 1852 el *Panama Herald* anunció que los buques de la *United States Mail Steamship Company* ya no pararían en Chagres (Figura 3). Furnia se vino a pique poco después.

El 28 de septiembre de 1852, la cabecera del cantón se trasladó finalmente a Colón; según Castillero Reyes, la instalación de las autoridades dos meses después (el 24 de noviembre) tuvo cierta solemnidad, con una escolta batiendo marcha (Castillero 1962:74). Finalmente, una vez creado el Estado Soberano de Panamá, la Ley 12 de 1855 reorganizó el territorio panameño en departamentos y los distritos parroquiales se transformaron en distritos; el nuevo departamento de Colón contenía los distritos de Colón, Portobelo, Chagres y Palenque (Leyes [...] del Estado de Panamá 1856:38). En 1886, el departamento pasó a ser provincia, organización administrativa que rigió hasta el final de la época colombiana (Valdés 1898:29).

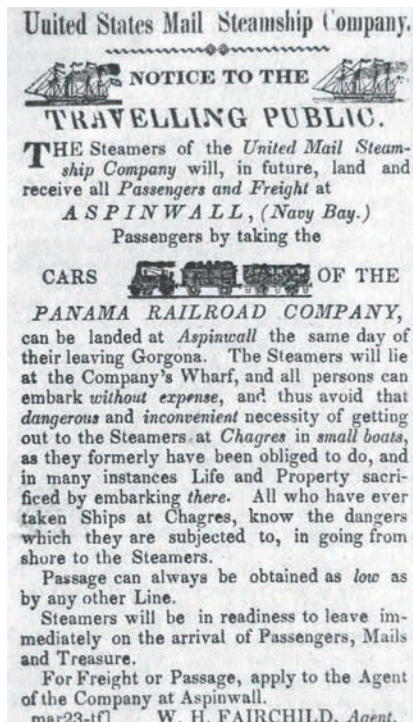


Figura 3. Anuncio publicado en *The Panama Herald* a partir de marzo de 1852, en el cual se avisa que los navíos de la *United States Mail Steamship Company* pararán en Colón ("Aspinwall"), no en Chagres. (Original: conservado en la Biblioteca Nacional Ernesto Castillero Reyes, Panamá)

¹⁶ Según Otis, este hecho ocurrió en noviembre (Otis 1862:32), pero el 15 de diciembre de 1851 el *Panama Herald* afirmó que había ocurrido una semana antes, o sea a principios de diciembre.

El nombre de Colón y la controversia en torno a Aspinwall

En la historiografía sobre Colón se repite una y otra vez que el nombre de la ciudad, cuyos zapadores conocían como Navy Bay, fue sugerido por Mariano Arosemena Quesada, uno de los hombres públicos más prominentes del siglo diecinueve, quien en 1850 era miembro de la Cámara Provincial de Panamá. Según parece, la fuente de esta historia es la carta titulada “Colón-Aspinwall” que su hijo Justo Arosemena publicó en 1892 en el periódico liberal colonense *La Situación*. Por fortuna, este periódico se conserva en la Biblioteca Nacional de Colombia en Bogotá, por lo cual me fue posible ubicar la carta y confirmar que vio la luz el 23 de octubre de 1892 (Figura 4), unos días después del cuarto centenario de la llegada de Cristóbal Colón a América¹⁷.

Algunos no tomaron muy en serio la decisión de la Cámara Provincial de Panamá. El 29 de febrero de 1852, Victoriano de Diego Paredes y John Stephens, los firmantes del contrato Stephens-Paredes, hicieron una ceremonia en Colón para poner la primera piedra de la oficina de la Compañía del Ferrocarril, primer edificio de ladrillo de la ciudad. Paredes, con evidentes simpatías

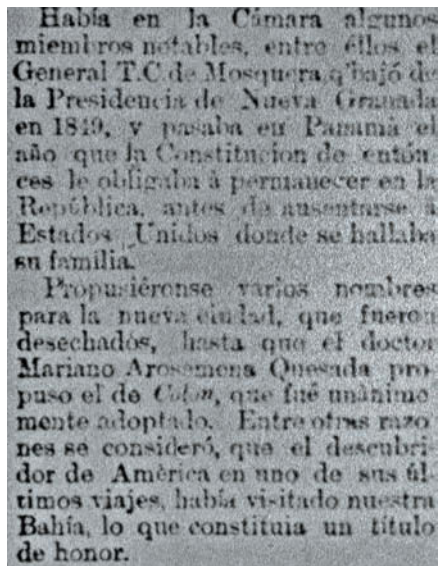


Figura 4. Dos párrafos claves de la carta titulada “Colón-Aspinwall” de Justo Arosemena, publicada en el periódico colonense *La Situación* del 23 de octubre de 1892. Es aquí donde Justo Arosemena afirmó que fue Mariano Arosemena quien sugirió el nombre de Colón. (Original: microfilm conservado en la Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá)

¹⁷ Por Enrique Arce se sabía desde hace un siglo que la carta había sido publicada en 1892 (Arce 1906:253), pero se desconocía la fecha exacta.

pro-estadounidenses, propuso en su discurso que la ciudad se llamase Aspinwall en honor de William C. Aspinwall, motor de la empresa; en ningún momento se habló de Colón. Hoy sabemos que la idea vino de Stephens y que Paredes accedió a proponerla (McGuinness 2008:74). En palabras de Paredes, la colocación de la primera piedra representaba “el principio de una ciudad llamada a ser el emporio del comercio de la América, y acaso del mundo entero”.

Una vez más, este tema se ha difundido por textos de segunda mano. La fuente original es el artículo *Founding of the city of Aspinwall* (Figura 5), poco conocido y generalmente mal citado, que apareció en el periódico *The Panama Herald* el 9 de marzo de 1852. Llama la atención el término *founding*, que parece contradecir lo hecho más de un año antes por la Cámara Provincial de Panamá. Nótese que la versión más difundida de este artículo ha sido su traducción al castellano, que vio la luz en el periódico *El Panameño* del 11 de marzo de 1852 con el título *Fundación de la nueva ciudad de Aspinwall* (Figura 6). En Panamá se recurre comúnmente a la transcripción imperfecta (y sin título) del texto que publicó Castillero Reyes (Castillero 1962:63-66)¹⁸.

Founding of the City of Aspinwall.

An interesting ceremony took place at Navy Bay on the 29th ult., on the laying of the corner stone of the first brick building on the Island of Manzanilla, intended for the Railroad Company's office. The building is 25 front, by 56 deep, of fire proof, and contains a large vault for specie. Besides the officers of the Company, workmen and residents about to establish themselves at the place, we noticed Señor Paredes, of Cartagena, and George Law, Esq., the proprietor of the line of steamers on the Atlantic side of the Isthmus, one of the Directors of the Company, and M. C. Story, Esq., of New-York.

Mr. Stephens, the President of the Company, introduced Señor Victoriano de D. Paredes, late Secretary of Foreign Affairs to the Republic of New-Grenada, and now on his way to the United States, as Minister to that country, with whom he, Mr. S., had the honor of negotiating at Bogota the present contract for constructing a Railroad across the Isthmus.— Mr. S. said that he had availed himself of the opportunity of Mr. Paredes' visit, to ask him to lay the corner stone of the building now in course of erection, and to confer upon the place a name. Mr. Paredes then proceeded to pronounce the following remarks:

Figura 5. Párrafos iniciales del artículo *Founding of the City of Aspinwall*, que publicó *The Panama Herald* el 9 de marzo de 1852. (Original: conservado en la Biblioteca Nacional. Ernesto Castillero Reyes, Panamá)

¹⁸ Castillero admite que no vio el original, sino que recibió una copia de Colombia (Castillero 1962:66).

Stephens solicitó infructuosamente a la Cámara Provincial que aceptase el cambio de nombre (Arce 1906:254). Aun así, entre los estadounidenses (quienes veían el sitio como su ciudad) se difundió el nombre Aspinwall, mientras que los hispanoparlantes preferían Colón; otros usaban los dos (“Aspinwall-Colón” o “Colón-Aspinwall”). La dualidad se mantuvo por muchos años, aparentemente hasta 1890, cuando se decretó que toda correspondencia dirigida a Aspinwall se devolvería a su remitente (Arce 1906:254; Arosemena 1892; Valdés 1898:51).

La controversia en torno a Aspinwall puede parecer pedestre, pero demuestra la debilidad del Estado neogranadino y la subordinación de algunos de sus funcionarios frente a la Compañía del Ferrocarril; Colón no era como Chitré o Aguadulce, que se crearon en la misma época sin que mediara una empresa extranjera. La ambivalencia del origen de Colón se evidenció una vez más en 1928: el 1 de febrero de ese año, el Concejo Municipal decidió que la actuación de la Cámara Provincial en 1850 había sido una mera orden de fundar la ciudad, mientras que la fundación oficial había ocurrido el 27 (no el 29) de febrero de 1852 (Conte Bermúdez 1951:42). Aún hoy, esta decisión levanta animosidades nacionalistas¹⁹.

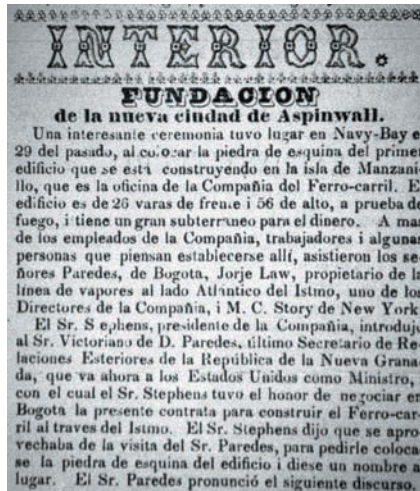


Figura 6. Párrafos iniciales del artículo Fundación de la nueva ciudad de Aspinwall, traducción (con varios errores) del texto de la Figura 5, que publicó *El Panameño* el 11 de marzo de 1852. (Original: microfilm conservado en la Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá)

¹⁹ Ver, por ejemplo, Salabarría (1980:15) y Pérez (2011).

La traza

La traza de Colón nunca ha sido estudiada a fondo, quizás por su origen estadounidense; el interés de los historiadores se ha centrado en las fundaciones hispánicas. No se sabe cuándo exactamente se pasó de un asentamiento irregular de cascos de buques y chozas palafíticas a una traza regular. Desafortunadamente, el plano original (*plat* en inglés) de la Compañía del Ferrocarril no se ha encontrado, y solo lo podemos deducir por la traza actual, la descripción de Robert Tomes, quien aseguró haber visto el dibujo “*expanding over several feet of Bristol-board*” (Tomes 1855:54), y dos planos históricos: uno de 1863 (Figura 7) y otro más o menos idealizado de 1887, que abarca toda la isla. Ambos fueron publicados por Samuel Gutiérrez (Gutiérrez 1984:29 y 82).

Según Castellero Reyes, la traza fue idea de George M. Totten (Castillero 1962:57), dato que no se ha podido confirmar con fuentes primarias. Sin duda, ya existía cuando se puso la primera piedra de las oficinas del ferrocarril en febrero de 1852, pues consta que en ese tiempo ya había varios hoteles y un buen número de edificios permanentes. El mismo día que el *Panama Herald* (1852) publicó el artículo sobre la fundación de Aspinwall, por ejemplo, otro artículo en la misma página afirmó que “*at Aspinwall, we found everything distinct with life and motion. Many large warehouses, three or four hotels, and numerous private dwellings, were either already constructed, or in the course of erection*”.

El fundamento de esta traza son manzanas de 300 por 300 pies (91,4 por 91,4 metros), cada una partida por la mitad por un callejón de servicio que, juzgando por el plano de 1863, parece haber tenido unos 20 pies de ancho (Figura 8). Las calles medían 60 pies, y la actual avenida Central se pensó de 150 pies de ancho. Las calles en sentido norte sur tenían letras (A, B, C, etc.), aunque pronto adquirieron nombres (*Front Street, Bolivar Street, Cash Street, Broadway*), igualmente los callejones (*Bottle Alley, Hudson Lane*). Las calles en sentido este a oeste estaban numeradas, sistema que aún se mantiene. Cada manzana estaba subdividida en 20 solares de 30 pies (9,1 metros) de ancho, diez a cada lado del callejón, aunque hoy día la situación es distinta: a inicios del siglo veinte los callejones se ensancharon y se convirtieron en avenidas; hoy miden 40 pies incluyendo las aceras. Cada manzana original se transformó en dos, con solares de 30 por 130 pies.

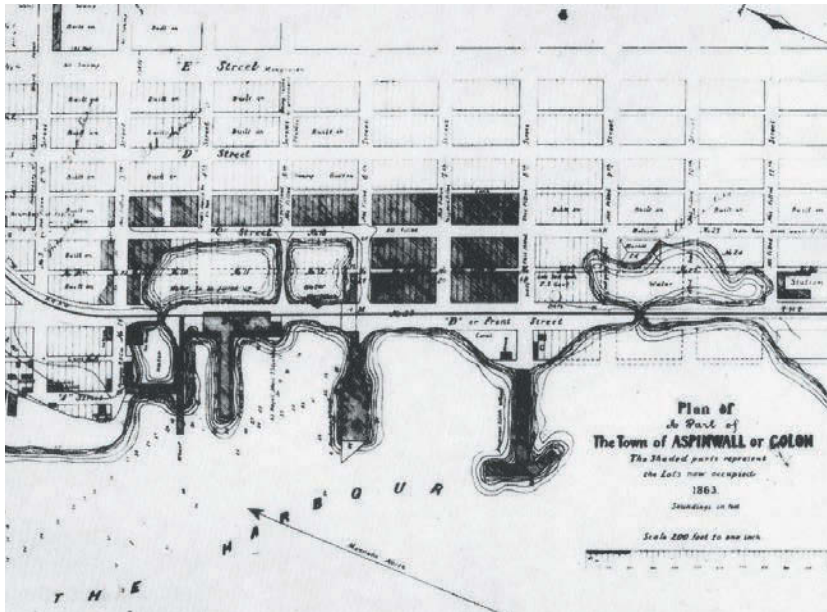


Figura 7. *Plan of a Part of the Town of Aspinwall or Colón, 1863.* Las partes sombreadas indican los solares legalmente ocupados. Nótese las lagunas que aún subsistían detrás de *Front Street*. (Original: Autoridad del Canal de Panamá)

En el libro *Geografía del Istmo de Panamá* (Bogotá, 1898), Ramón Maximiliano Valdés afirmó que “la Compañía del Ferrocarril, usufructuaria de la isla de Manzanillo, adoptó para la población el mismo plano de la ciudad de Filadelfia en los Estados Unidos” (Valdés 1898:51). Castillero y Salabarría repiten esta afirmación (Castillero 1962:57 y Salabarría 1980:32), igualmente sus epígonos. Quizás se pensó en Filadelfia porque es reticular o porque fue la primera ciudad planificada de los Estados Unidos: William Penn la trazó en 1682 con varias plazas públicas y manzanas rectangulares o cuadradas (Reps 1965:157). Ahora bien, Filadelfia posee plazas y parques, mientras que el Colón original no tenía nada parecido.

Llama la atención que el 24 de octubre de 1851, la Cámara Provincial de Panamá expidió una ordenanza según la cual cada asentamiento nuevo debería ser trazado con calles rectas de 15 varas granadinas, callejones de 7 ½ varas y manzanas de 120 por 120 varas (*Ordenanzas... 1851:31*).

Como una vara granadina correspondía a 0.8 metros (*Leyes y Decretos... de 1836:61*), tendríamos manzanas de 96 por 96 metros, calles de 12 metros y callejones de 6 metros. Desconozco si existe una relación entre esta ordenanza y la traza de Colón, aunque es evidente que las medidas se parecen bastante.

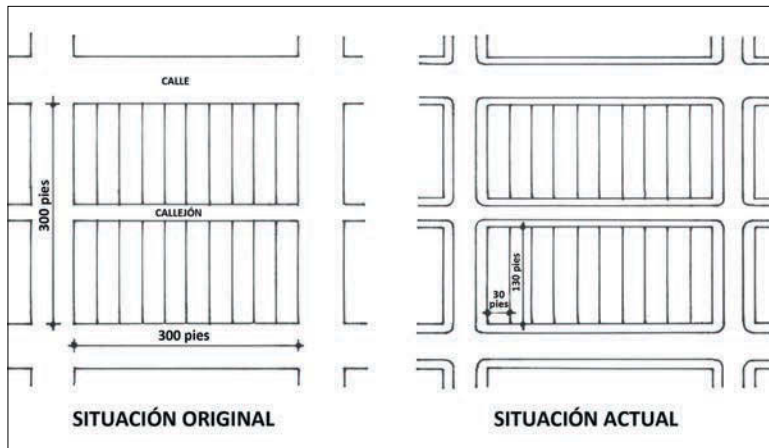


Figura 8. Una manzana original colonense de 300 por 300 pies y su condición actual.
(Dibujo del autor)

En realidad, la traza de Colón tiene mucho en común con los *railroad towns* de los EE.UU., que surgieron como parte de la expansión ferroviaria de la segunda mitad del siglo diecinueve. Según el historiador John C. Hudson, experto en el tema, las manzanas de 300 por 300 pies con un callejón central son típicas en todo el país; también es común que las vías férreas conformen una especie de columna vertebral (Hudson 1985:87). En Colón, ésta corría perpendicular a los muelles y generó la calle principal: *Front Street*, conocida hoy como avenida del Frente o, menos frecuentemente, avenida de los Mártires²⁰. Por otra parte, Colón fue fundada antes que empezara la bonanza ferroviaria. Si bien hay ejemplos anteriores como Aiken en Carolina del Sur (1834) y Cairo en Illinois (1838), la gestión urbanizadora de los ferrocarriles en los EE.UU. no despuntó hasta

²⁰ Este último nombre fue puesto después del 9 de enero de 1964 (Salabarría 1994:6).

la creación del *Illinois Central Railroad* en 1851 (Reps 1965:382 y Anderson 2008:69). Es más, estos *railroad towns* se encuentran tierra adentro, no en la costa. En este sentido, es posible que Colón sea la primera fundación ferroviaria del continente en combinar la vía férrea con un puerto²¹. De ser cierta esta afirmación, la traza de Colón representaría un importante eslabón en la historia urbana del siglo diecinueve.

Nótese que las trazas en damero con manzanas cuadradas divididas en dos por un callejón, con solares alargados, ya eran comunes en los EE.UU. cuando se fundó Colón y no tienen nada que ver con la difusión del ferrocarril. La manzana cuadrangular con callejón -que es de origen británico- ya se aprecia en las fundaciones de James Oglethorpe en Georgia (Reps 1965:185), como Savannah (1733) o New Ebenezer (1736). De la primera mitad del siglo diecinueve hay varios ejemplos importantes, entre los cuales destaca el puerto de Galveston en Texas (Figura 9), cuya traza se remonta al año 1838 y que también fue creado en una isla (McComb 1986:43). La traza en damero con callejones, la distribución de las manzanas detrás del puerto, su calle frontal (*Strand Street*), la forma de los solares, la existencia de una gran avenida (*Broadway*) son elementos que también se encuentran en Colón. Otro ejemplo es la ciudad de Sacramento en California, fundada en 1849, que se trazó a partir de una cuadrícula parecida a la que se aplicó en Colón, incluso con una *Front Street* (Reps 1965:310). Ahora bien: en Sacramento, la mayoría de las manzanas está dividida en 10 solares (5 y 5), no en 20; también hay plazas públicas²².

Finalmente, una característica importante del Colón inicial fue la existencia de dos sectores separados: uno para la elite en el extremo noroeste -el más fresco y con mejor vista- y otro frente al puerto para el grueso de población; según Ramón Maximiliano Valdés, el sector norte se conocía como Washington (Valdés 1898:51). Tal separación fue común en los primeros *company towns* industriales de Nueva Inglaterra, donde las casas

²¹ Expreso esta conclusión después de consultar al profesor John W. Reps, el eminente historiador urbano estadounidense.

²² Me llama la atención que Castellero Reyes publica una supuesta vista de Colón (Castillero 1962:58), que en realidad es una vista de Sacramento (ver Reps 1965:309). ¿Será casualidad este error?

para alojar a los obreros se agrupaban en el centro, alrededor de las fábricas, mientras que las casas de los dueños y empleados directivos, junto con la iglesia, se erguían en sitios más alejados (Reps 1965:414 y Russo 2001:63-65). Evidentemente, tal concepto se oponía a la centralidad que prefería la tradición hispánica.



Figura 9. Detalle de una vista aérea de Galveston, Texas, 1871. Nótese las manzanas divididas por la mitad por un callejón. (Original: *Center for American History*, Universidad de Texas, Austin)

En 1855, Robert Tomes hizo una descripción bastante detallada de ambos sectores. Según él, en el barrio privilegiado había *“a few scattered buildings, gay with white paint and green blinds, chiefly occupied by officials of the Panama Railroad”*, mientras que *“the thicker part of the settlement”*, con tiendas, bares y hoteles, estaba sucio y lleno de basuras (Tomes 1855:55-57). Armand Reclus, quien vino por primera vez a Panamá en 1876, afirmó más o menos lo mismo: el barrio privilegiado, *“muy sano y muy limpio”*, estaba ocupado *“por los blancos, agentes y empleados del ferrocarril, negociantes, etc. [...], extranjeros [que habitaban] grandes casas de un piso, con largos balcones y galerías inmensas”* (Reclus 1997:28); en el otro

barrio, todas las razas coexistían, pero predominaba la gente de color. El escritor argentino Miguel Cané, de paso en 1882, describió en vívido detalle a las prostitutas (“descalzas en su mayor parte, ebrias, inmundas”) bajo las arcadas de *Front Street*. “He allí Colón -decía-, una licencia, una libertad absoluta para todos los vicios y las degradaciones humanas” (Cané 1907:265).

Los inicios de la construcción del canal por la *Compagnie Universelle du Canal Interocéanique* en 1880 cambió algunas cosas. En junio de 1881, 65.500 de las 70.000 acciones de la Compañía del Ferrocarril fueron adquiridas por esta empresa (McCullough 1977:135), que así quedó usufructuando las tierras de Colón. En 1883, la *Compagnie* creó el nuevo barrio de Christophe-Colomb para sus altos empleados, mayormente franceses, en el extremo suroeste de la isla. Para este fin se hizo un relleno en forma de lengua; en la punta se erguían los dos palacetes para Ferdinand de Lesseps y su hijo. He aquí, pues, la ciudad tripartita que existía cuando Panamá se separó de Colombia en 1903, la cual se aprecia muy bien en un plano francés hecho hacia 1895 (Figura 10).

Si bien la traza original de Colón presuponía una repetición uniforme en toda la isla (Tomes 1855:54), algo así como lo que se quiso hacer en Sacramento, en realidad se hizo por etapas. La compañía habilitaba la tierra según se necesitaba y entonces la arrendaba; como se verá más abajo, no la podía vender. Consta que el asentamiento se inició entre el extremo noroeste y el puerto y que creció hacia el sur a lo largo del litoral oeste de la isla. Dos lagunas subsistieron por muchos años frente al puerto: una entre las calles 3 y 6 y otra entre las calles 9 y 11. El plano de 1863 (Figura 7) demuestra que, fuera del sector norte, solo dos manzanas de 300 por 300 pies estaban plenamente edificadas y siete más a medias. En el resto se lee el término *shanties* escrito a mano, o sea chabolas.

La traza original de los 300 por 300 pies con callejones se aplicó durante todo el período colombiano (obviamente exceptuando Christophe-Colomb), aunque se abandonó en la primera década del siglo veinte. Sesenta y tres manzanas siguen el esquema original, la mayoría con el loteo establecido por la Compañía del Ferrocarril (Figura 11). Todas quedan dentro de los límites del Casco Antiguo definido en la Ley 47 de 2002.



Figura 10. Colón hacia 1895. La ciudad solo llegaba hasta la actual avenida Amador; al sur se aprecia el terraplén de Cristophe-Colomb. Plano de la *Compagnie Nouvelle du Canal de Panama*. (Original: *Library of Congress, Washington*)

Las tierras de Colón y otras anomalías

El contrato Stephens-Paredes produjo una situación incómoda: si bien a la empresa se le otorgaron a perpetuidad 100.000 fanegadas de tierra en el interior del país, las tierras de la isla Manzanillo debían ser devueltas una vez concluida la concesión (Artículo 17). En 1852, la Compañía del Ferrocarril adquirió por mil pesos “las tierras entonces útiles de la isla de Manzanillo” de un tal Daniel George, quien “se creía [...] con derecho exclusivo como cultivador de ellas”, pero George solo tenía un derecho posesorio y la transacción era difícil de probar en la corte porque los papeles se habían perdido (Gutiérrez 1890:5).

En 1852 y 1855 se intentó corregir esta anomalía. El Decreto del 14 de mayo de 1852 determinó la cesión “en propiedad” de las tierras de Colón, pero el paso lo tomaría el Poder Ejecutivo “cuando lo estime conveniente” (*Leyes y Decretos...* 1852:32). La Ley del 9 de junio de 1855 intentó lo mismo: “autorízase al Poder Ejecutivo para ceder a la Compañía del Ferrocarril de Panamá, en plena y perpetua propiedad, todas las tierras pertenecientes al Estado que comprende la isla de Manzanillo...” (*Leyes y Decretos...* 1855:82), pero nunca se tomó el paso definitivo.

En 1867, el contrato Totten-Rodríguez de Lara²³, firmado como enmienda del Stephens-Paredes, extendió la concesión a 99 años a partir de 1867. La excepción eran “cuatro hectáreas que se reserva el gobierno como área para la construcción de edificios para oficinas públicas, casas de instrucción, cárcel y otros objetos de uso público” (Navas y Alessandria 1996:65). Estas cuatro hectáreas correspondían (según mi cálculo) a aproximadamente 95 solares. En virtud de la Ley 87 de 1890, estas tierras fueron traspasadas al Departamento de Panamá²⁴.

Como consecuencia, la empresa no vendió las tierras, sino que las arrendó. Por esta razón no pudo entrar en el negocio de venta de tierras urbanas, que en los EE.UU. fue una importante fuente de ingreso para las empresas ferrocarrileras, y no se interesó por la infraestructura, una queja universal durante el período colombiano. Al final, todo el que construía pagaba una anualidad por cada solar alquilado; el arrendatario siempre podía unir dos o más solares para construir un edificio más grande. Los plazos de arrendamiento eran cinco años por una casa de madera y veinte por una de mampostería (Salabarría 1980:61). Ningún arrendatario adquiriría derechos sobre la tierra. Si un incendio destruía su casa, el arrendatario podía optar por no reconstruir y dejar que el contrato caducase.

En 1885 se inició un proceso ante la Corte Suprema en Bogotá para lograr la cesión “en plena propiedad” de las tierras de Colón a la Compañía del Ferrocarril; el alegato lo expuso Eladio C. Gutiérrez en el libro *Pleito sobre la Isla de Manzanillo* (Bogotá, 1890). Como el proceso fracasó, el estatus original de las tierras se mantuvo después de la separación de

²³ Publicado en Navas y Alessandria (1996:61-77).

²⁴ *Diario Oficial*, Bogotá, 6 de diciembre de 1890.

Panamá de Colombia. Por la compleja situación legal de la Compañía del Ferrocarril tras el tratado Hay-Bunau Varilla de 1903, los derechos sobre las tierras usufructuadas por esta empresa (cuyas acciones estaban en manos de la *Nouvelle Compagnie du Canal de Panama*, sucesora de la *Compagnie Universelle*) fueron traspasadas a la nación estadounidense, y así quedaron bajo la administración de la recién establecida Zona del Canal. La Compañía del Ferrocarril subsistió después de esta fecha como el brazo comercial de la empresa canalera estadounidense. De esta manera, la Zona del Canal siguió cobrando los alquileres; las tierras no revirtieron a Panamá hasta 1943, como parte del Convenio de 12 Puntos de 1942²⁵. No fue sino hasta 1965 que se autorizó su venta.

En el siglo diecinueve, la Compañía del Ferrocarril también tenía otras prerrogativas. Estaba autorizada “para proponer al Poder Ejecutivo los reglamentos que juzgue convenientes para la policía, seguridad, uso y conservación de sus vías de comunicación...” (Artículo 26 del contrato Stephens-Paredes). La empresa y la población estadounidense interpretaron este pasaje como un derecho de tener una fuerza de policía propia²⁶, aunque Bogotá se opuso. Nótese que la Compañía del Ferrocarril era tan poderosa que mantuvo su administración estadounidense y casi autonomía aún después de la venta de sus acciones a la *Compagnie Universelle*; Washington también conservó el derecho de intervención en Panamá que le había otorgado el tratado Mallarino-Bidlack.

La presencia estatal en Colón, fuese de Bogotá, del Estado Soberano de Panamá (1855-86) o del gobierno departamental entre 1886 y 1903, siempre fue endeble, no solo en la práctica cotidiana, sino también en lo físico; tenía pocos edificios propios. Cuando gran parte de Colón se quemó en 1890, por ejemplo, el periódico *El Observador* reportó que el único edificio público propiamente dicho era el Cuartel de Policía, que se salvó; “la Prefectura, la Administración Departamental de Hacienda, la Agencia

²⁵ El convenio se reproduce entero en *Lotería* (1964:99-104)

²⁶ Sobre este tema, ver McGuinness (2008:73)

Postal, la Fiscalía y los Juzgados 1.º y 2.º del circuito, la Alcaldía [...] y las escuelas públicas de varones y niñas se encontraban en casas de alquiler que han desaparecido con el incendio”²⁷.

Otros condicionantes: población e incendios

El carácter especial de Colón también tenía mucho que ver con su población. La ciudad se inició con una población extranjera variopinta y una escasa presencia local. Este hecho se evidencia en una de las primeras descripciones detalladas de Colón, un artículo publicado en la revista *Gleason's Pictorial Drawing Room Companion* el 30 de septiembre de 1854: “*the population of Aspinwall consists mainly of Americans, emigrants from the West India islands, especially from Jamaica, and the French, German, and other laborers of the Panama Railroad. The New Granadian citizens are but few, consisting almost exclusively of officers of the New Granadian government*”. No hay datos precisos de población para el siglo diecinueve colonense, aunque se presume, partiendo de los (no muy confiables) censos, que la cifra aumentó de unos 800 en 1851 a 8.000 en 1856 y 15.000 en 1885 (Salabarría 2002:249). Sin duda, la composición exacta era coyuntural, y dependía de la fuerza emigrante de trabajo. Al principio, por ejemplo, vino mucha gente de Jamaica y después, con el Canal Francés, de Barbados (Newton 1995:71). Y no solo vinieron obreros, sino también comerciantes, en especial judíos sefarditas del Caribe (Klepfisz 1973). La *lingua franca* era el inglés, aun durante los años del Canal Francés. Dadas estas circunstancias, no sorprende que el Colón físico -su arquitectura- fuese el resultado de esta babel: casas enteras importadas de los EE.UU. o de otras partes, constructores y carpinteros de toda la cuenca del Caribe.

Aparentemente, al final del siglo diecinueve Colón también contaba con una elite de habla hispana, cuya presencia favoreció la transformación del campamento original en una ciudad istmeña. El prócer liberal Eusebio

²⁷ Edición del 24 de septiembre de 1890. En vista de tales carencias, quizás no fue casualidad que el primer gran edificio público construido en el país después de 1903 fue la gobernación de Colón.

A. Morales, quien llegó por primera vez en 1886, recordó años después que sintió haber llegado “a un campamento transitorio de obreros, no a una ciudad estable y permanente”, aunque después notó que Colón, no obstante la suciedad, era “el centro de reuniones de personas distinguidas que de todo Colombia habían venido a buscar aquí, y habían hallado, un asilo tranquilo y seguro contra las persecuciones e intolerancias políticas del resto del país” (Morales 1928:2/73-75). Según parece, Colón se pudo convertir en una ciudad relativamente abierta en el ámbito político por el estatus especial que le confería la Compañía del Ferrocarril.

Durante casi un siglo, el azote de Colón fueron los incendios: tema bastante estudiado (por ejemplo en Salabarría 2002:229-233), aunque aún subsisten lagunas. Según el periódico *Star & Herald / La Estrella de Panamá*, la fuente más precisa, el primer gran fuego ocurrió el 26 de diciembre de 1862, y en el siglo diecinueve hubo otros de consideración: el 30 de mayo de 1864, el 19 de octubre de 1866, el 31 de marzo de 1885 y el 23 de septiembre de 1890²⁸. El peor de todos fue el de 1885, que destruyó casi toda la ciudad y fue achacado al caudillo liberal Pedro Prestán; según Juan B. Sosa y Enrique Arce, “solo se salvaron siete casas” (Sosa y Arce 1911:278). En el siglo veinte, los más devastadores ocurrieron el 30 de abril 1915 y el 13 de abril de 1940²⁹. En ese tiempo, Colón ya se había extendido más allá de la avenida Central, pero los grandes fuegos siempre afectaban el Casco Antiguo, donde más casas de madera había.

Retazos del Colón original en el Casco Antiguo de hoy

El Casco Antiguo de Colón es como un palimpsesto que, leído cuidadosamente, muestra las huellas de su movido pasado. No obstante las lagunas documentales, existen planos catastrales precisos³⁰, registros nota-

²⁸ Ver el mencionado periódico del 3 de enero de 1863, 2 de junio de 1864, 20 de octubre de 1866 y 25 de noviembre de 1890. No he podido encontrar los periódicos de 1885.

²⁹ Ver el *Canal Record* del 5 de mayo de 1915 y *La Estrella de Panamá* del 14 de abril de 1940.

³⁰ Conservados en la mapoteca de la Autoridad Nacional de Administración de Tierras.

riales y una gran riqueza de imágenes históricas que permiten reconstruir la historia de manzanas, solares y casas en bastante detalle.

Desafortunadamente, la isla Manzanillo de hoy es casi irreconocible en su contexto geográfico, en primer lugar porque ha dejado de ser una isla (Figura 11). El estrecho original que la separaba de tierra firme (conocido como Folks River o Boca Grande / Boca Chica) fue rellenado en etapas sucesivas y ya no existe. Los litorales este y norte también han sido rellenados, y Cristophe-Colomb cambió de raíz cuando pasó a formar parte de la Zona del Canal y fue transformado en el puerto de Cristóbal.

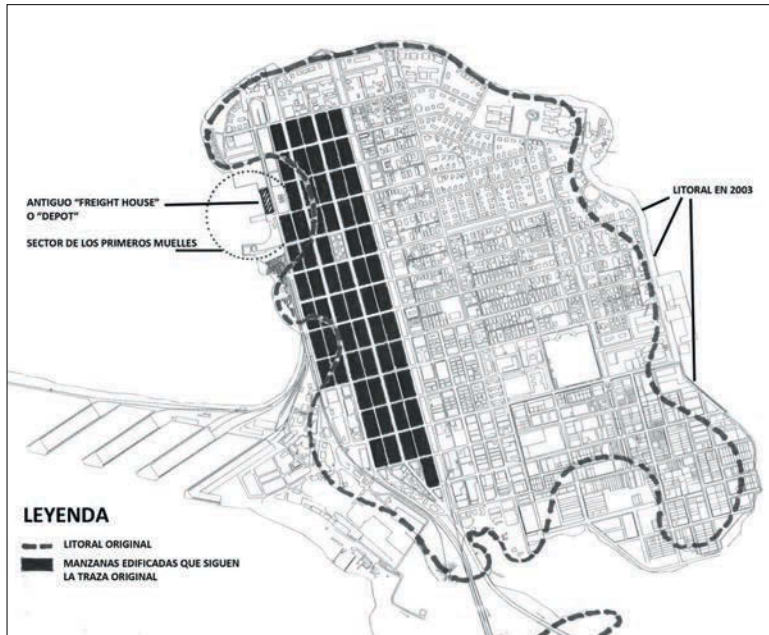


Figura 11. La isla Manzanillo, sus rellenos hasta 2003 y los sitios donde se conserva la traza original. (Original: Mapa de la Contraloría General de la República, con información agregada por el autor)

De la ciudad decimonónica tripartita, los sectores norte y sur son los que más cambios han experimentado. El barrio norte original tenía hermosas casas con galerías perimetrales, importadas de los EE.UU. y ensambladas en el sitio, arquitectura que se aprecia muy bien en una

vista panorámica tomada por Eadweard Muybridge en 1875 (Figura 12). En ese sector también destacaban la Washington House (la casa de huéspedes de la Compañía del Ferrocarril), la iglesia Cristo a Orillas del Mar y, mucho más al este, el hospital. La Washington House original fue reemplazada por el Hotel Washington actual entre 1911 y 1913; las residencias a un costado del mismo desaparecieron en esa misma época con la construcción del Fuerte Lesseps, y el hospital, ampliado y mejorado en varias ocasiones, fue finalmente demolido en la década de 1960. El único edificio que queda de esa primera época es la iglesia de Cristo a Orillas del Mar (Figura 13), hoy en restauración, construida entre 1863 y 1864 y consagrada en 1865 (Robinson 1907:230). En otra parte he escrito que el proyecto refleja la discusión estadounidense en torno al Neogótico (Tejeira 2007:354). Su arquitecto, James Renwick (1818-1895), era uno de los más reconocidos de los EE.UU.; la iglesia se asemeja a la catedral de Nuestro Salvador Misericordioso en Faribault, Minnesota, que data de la misma época y también es obra suya. En el extremo opuesto del viejo Colón, el Christophe-Colomb francés existió hasta ya entrado el siglo veinte. Cuando la *Isthmian Canal Commission* estadounidense reestructuró el sector, las casas de madera de anchas verandas, incluso los palacetes de Ferdinand de Lesseps y su hijo, desaparecieron. Hoy no queda nada, salvo imágenes (Figura 14) y planos. La población fue trasladada a Nuevo Cristóbal en el cuadrante nordeste de la isla Manzanillo, que aún existe.



Figura 12. Vista panorámica de Colón tomada desde un antiguo faro, hoy desaparecido, por Eadweard Muybridge, 1875. En primer plano, las casas del barrio de los altos funcionarios de la Compañía del Ferrocarril. Más atrás, el *Depot* o *Freight House* y los muelles. A la izquierda de la *Freight House* se aprecia una laguna que quedaba entre las calles 3 y 6. (Original: Biblioteca Bancroft, Universidad de California, Berkeley)

Figura 13. La iglesia Cristo a Orillas del Mar y el monumento a los fundadores de la Compañía del Ferrocarril de Panamá. Éste último se encuentra hoy en la entrada del centro histórico de Colón. (Original: Reclus 1881)

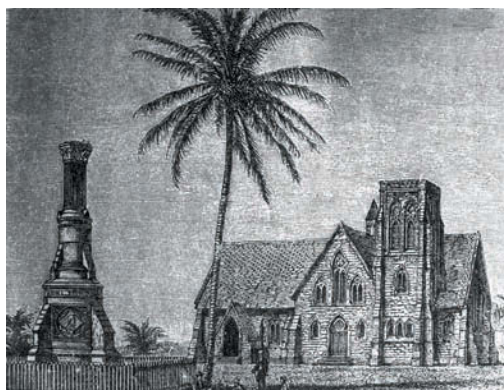


Figura 14. Casas en construcción para funcionarios de la *Compagnie Universelle du Canal Interocéanique* en Christophe-Colomb (hoy Cristóbal), 1883, por Felix Blanc *et Cie*. (Original: Biblioteca Latinoamericana, Universidad de Tulane, Nueva Orleans)

Del centro de la ciudad, identificado en el imaginario colectivo como el “verdadero” Colón, quedan ante todo la traza y el loteo, aunque con las modificaciones mencionadas (Figura 8). Dos importantes piezas decimonónicas que aún se conservan allí son el monumento de Cristóbal Colón (1866), obra del célebre escultor suizo Vincenzo Vela, y el monumento

neogótico a Aspinwall, Stephens y Chauncey (1867); ambos se encuentran en la avenida Central, pero originalmente estaban en otros sitios³¹.

El punto focal inicial de Colón, la verdadera puerta de entrada al Istmo durante el *Gold Rush*, fue el sitio definido por la vía férrea paralela al litoral, el antiguo *Depot* o *Freight House*³² y el primer muelle. Cuando Otis pasó por Colón en 1857, hizo un admirable dibujo de conjunto donde todos estos elementos se aprecian con claridad (Figura 15). Desafortunadamente, el sitio ha cambiado mucho en siglo y medio: el ferrocarril ya no llega hasta allí, y gran parte de la franja litoral está ocupada por La Playa, un barrio de precaristas. Solo la *Freight House*, aunque reconstruida varias veces³³, mantiene algo de su aspecto original. El edificio actual data supuestamente de 1891, pero es posible que algunos muros sean más antiguos; el frente trasero con sus cinco vanos, por ejemplo, es igual al que se aprecia en la fotografía de Muybridge (Figura 12). El primer muelle de la Compañía del Ferrocarril, muy largo y techado, fue construido en 1852 sobre pilotes de madera revestidos de cobre (Otis 1862:75). Si bien ya no existe, deben quedar vestigios bajo las aguas de la bahía.

La inmensa mayoría de las casas del Colón antiguo era de madera y uso mixto; el Estado, como ya se ha dicho, tenía poca presencia. Después del incendio de 1915 se prohibió la construcción lignaria³⁴, y el Casco Antiguo se empezó a transformar en un conjunto neoclásico con grandes porches -columnas y entablamentos- de hormigón armado. Tras el incendio de 1940 se difundió la arquitectura modernista sin porches, con fuertes influencias del *Art Deco* y del *Streamline Style*. No obstante los cambios constructivos y estilísticos, lo importante es que se mantuvo mucho de la escala decimonónica.

³¹ La primera estaba originalmente frente al puerto, después fue mudada a Cristóbal, después frente al Hotel Washington y finalmente al sitio que ocupa hoy. La segunda se erguía frente a la iglesia Cristo a Orillas del Mar (Figura 12).

³² Ocupada hoy por el Instituto Nacional de Formación Profesional y Capacitación para el Desarrollo Humano (INADEH).

³³ Primero tras una explosión en 1866 (Robinson 1907:84) y después a causa de dos fuegos (1885 y 1890).

³⁴ Decreto 25 de 1915, publicado en la *Gaceta Oficial* del 21 de junio de 1915.

Por imágenes sabemos que la mayoría de las casas del Colón antiguo era de dos pisos, con anchas galerías hacia las actuales avenidas y techos a dos aguas, arquitectura que *-mutatis mutandis-* también se dio en las islas del Caribe y en la costa sur de los EE.UU. Según parece, muchas casas constaban internamente de sendas hileras de cuartos similares a las llamadas *shotgun houses* de Nueva Orleans y otras ciudades sureñas, pero no se ha podido comprobar una vinculación directa³⁵. Una de las más antiguas que aún subsiste es la Logia Flor del Istmo en la avenida Central, entre las calles 6 y 7 (Figura 16). Consta que fue erigida por el conocido constructor estadounidense Robert Wilcox y que ya estaba en pie en 1913³⁶; no es decimonónica, pero es la única que por su silueta y construcción nos permite imaginarnos la ciudad antigua. Durante las primeras tres décadas de su historia, Colón también contó con casas de ladrillo, la mayoría con arcadas, aunque casi todas se quemaron en el gran incendio de 1885. La única que queda se encuentra en la avenida Bolívar, entre las calles 3 y 4 (Figura 17). No se sabe quién la edificó ni cuándo, aunque consta que en 1912 pertenecía al holandés Ioannes Maal³⁷; hoy está bastante modificada, aunque mantiene la arcada de cuatro tramos en la planta baja y el techo empinado. Por sus proporciones y volumetría posee cierto aire caribeño.

Las manzanas mejor documentadas para visualizar la evolución arquitectónica de Colón desde sus inicios en la

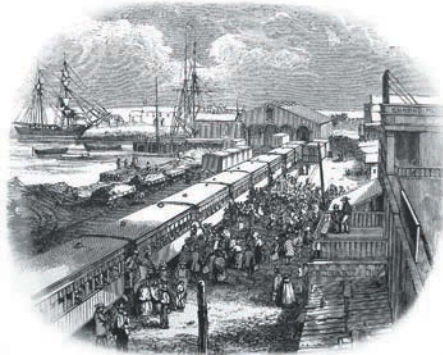


Figura 15. El puerto de Colón, *Front Street*, el *Depot* o *Freight House* y el tren a punto de partir, según Fessenden Nott Otis, (1857). (Original: Oran {1858b} y Otis {1862})

³⁵ Sobre las *shotgun houses*, ver, por ejemplo, Heard (1997:48-53), que incluye plantas.

³⁶ Consultar los datos de la Finca 344, Tomo 37 y Folio 229 del Registro Público.

³⁷ Consultar los datos de la Finca 529, Tomo 54 y Folio 356 del Registro Público.

década de 1850 se encuentran en la avenida del Frente, entre las calles 6 y 8. Por varias décadas, estas dos manzanas fueron las únicas plenamente edificadas de esa calle y eran el rostro de la ciudad frente al puerto. La secuencia de imágenes detalladas empieza con la de Otis (Figura 15), en la cual destaca el Hotel St. Charles con su porche frontal de tres pisos.

Consta que las dos manzanas se quemaron en el incendio del 26 de diciembre de 1862. Por la lista de damnificados publicada por el *Panama Star & Herald* el 3 de enero de 1863 -un documento de excepcional valor- sabemos que la oficina de la Compañía del Ferrocarril ocupaba la esquina con la calle 6. Pienso que fue aquí donde Victoriano de Diego Paredes puso la simbólica primera piedra el 29 de febrero de 1852³⁸. Desafortunadamente, no se sabe qué apariencia tenía la casa original, porque no se ve en el dibujo de Otis. En la segunda casa partiendo de la esquina quedaba el consulado de los EE.UU., y la tercera era el Hotel St. Charles. Había cuatro o cinco hoteles más, una botica y varias tiendas y depósitos.



Figura 16. Casa en la Ave. Central, entre las calles 6 y 7, conocida como la Logia Flor del Istmo; construida a principios del siglo veinte. (Foto del autor)

³⁸ En mi opinión, el edificio no se podía identificar por un error de traducción del ya mencionado artículo que apareció en el periódico *El Panameño* (Figura 5), donde los 26 pies de frente a los cuales sin duda alude el texto original en inglés (Figura 4) se convirtieron en 26 varas (26 pies caben dentro de un solar típico de 30 pies, no así uno de 26 varas). Por su parte, Samuel Gutiérrez lo identificó con la *Freight House* (Gutiérrez 1984:45), pero este edificio es demasiado grande.



Figura 17. Casa del siglo diecinueve tardío en la Ave. Bolívar, entre las calles 3 y 4, que a principios del siglo veinte pertenecía al holandés Ioannes Maal. Es la única con una arcada de ladrillos que aún queda en Colón. (Foto del autor)

La imagen más conocida del conjunto fue publicada por Armand Reclus en 1881 (Figura 18). En ella se aprecia, en primer plano, la oficina de la Compañía del Ferrocarril, cuyo porche frontal era de hierro. Esta casa y sus dos vecinas, con sus porches de dos pisos y sendos techos a dos aguas, corresponden al principal arquetipo arquitectónico del Colón decimonónico. Sin duda, la casa más llamativa del grabado era la cuarta, con su arcada de tres pisos de ladrillo y pretil ondulado, sede de la *Compagnie Universelle* a partir de 1881³⁹. Más abajo, entre las calles 7 a 8, había grandes edificios de arcadas de ladrillo y techos metálicos curvos, únicos en la región; uno de ellos ocupaba cuatro solares. En la imagen de Reclus no se aprecian bien porque están muy lejos, pero en la Universidad de Tulane en Nueva Orleans se conserva una excelente foto tomada desde un ángulo mejor (Figura 19). Todos se quemaron en 1885.

³⁹ En el Centro de Información de la Autoridad del Canal de Panamá se exhibe una foto en la cual aparece esta información.



Figura 18. Vista de *Front Street* en la segunda mitad de la década de 1870. En el grabado se aprecian las dos manzanas entre las calles 6 y 8; el primer edificio a la izquierda, que hacía esquina con la calle 6, era la oficina de la Compañía del Ferrocarril. (Fuente: Reclus 1881)



Figura 19. Vista de *Front Street*, entre las calles 7 y 8, poco antes del incendio de 1885. Foto de Felix Blanc et Cie. (Fuente: Biblioteca Latinoamericana, Universidad de Tulane, Nueva Orleans)

El registro de incendios demuestra que estas dos manzanas fueron destruidas, no solo en 1862 y 1885, sino en al menos cuatro o cinco ocasiones. La manzana entre las calles 7 y 8 se quemó por última vez en el gran incendio de 1915, y su vecina en 1940; el paisaje de hoy, muy venido a menos, es el resultado de las reconstrucciones después de estos dos desastres. Las casas entre las calles 7 y 8 (Figura 20), construidas mayormente entre 1915 y 1925, conservan la escala del Colón original y son un testimonio de continuidad; el único edificio discordante es el de la esquina con la calle 7. El tramo entre las calles 6 y 7 tuvo menos suerte: su carácter cambió de raíz cuando seis solares contiguos, incluso el que ocupó la oficina de la Compañía del Ferrocarril hace siglo y medio, se unieron para construir la enorme arena Teófilo “Panama A1” Brown (Figura 21). De los cuatro lotes restantes, dos están baldíos. En un conjunto tan degradado, el registro histórico ayuda a compensar las carencias de la realidad física.



Figura 20. La avenida del Frente hoy, entre las calles 7 y 8. Este tramo de la avenida es el mismo que se aprecia en la Figura 19. (Foto del autor)



Figura 21. La avenida del Frente hoy, entre las calles 6 y 8. La perspectiva se aproxima a la que se aprecia en la Figura 18. En primer plano, la arena Teófilo “Panama Al” Brown. (Foto del autor)

Algunas conclusiones

La documentación presentada aquí en torno a la fundación de Colón demuestra lo mucho que convendría proseguir la investigación a partir del estudio crítico de fuentes primarias. El análisis de la traza original de la ciudad evidencia fuera de duda su importancia patrimonial, aunque sería importante ubicarla con más precisión en la secuencia de las fundaciones ferroviarias del continente. También valdría la pena investigar más a fondo la figura de George Muirson Totten, el supuesto autor de la traza; quizás emerjan datos que ayuden a explicar la génesis de la ciudad. En la arquitectura propiamente dicha, queda claro que el paisaje urbano del Colón decimonónico, el cual fluctuó mucho por los incendios, presentaba similitudes con ciudades como Nueva Orleans o Galveston, pero hasta ahora no ha sido posible ir más allá de afirmaciones más bien genéricas; no se han identificado actores específicos que permitan reconstruir el proceso de difusión de formas, conceptos espaciales y técnicas constructivas. Todos estos estudios serían importantes para la recuperación de la memoria histórica de la ciudad, en peligro por la pauperización y el éxodo de muchos colonenses a sitios más prometedores.

También valdría la pena trascender la esfera estrictamente patrimonial, arquitectónica o urbanística. Por una parte, sería provechoso ampliar el estrecho marco de la zona transístmica y ver Colón como parte del espacio geográfico del Caribe, con sus complejas migraciones y ajedrez político entre las grandes potencias. Los estudios del geógrafo alemán Gerhard Sandner sobre el Caribe occidental (Sandner 1985) son un ejemplo de la visión panorámica que se puede lograr. Otro tema es la población. En Panamá subsisten muchos prejuicios en torno a Colón como una ciudad “foránea” por sus raíces en el seno de la Compañía del Ferrocarril y su elemento angloparlante. Pero si tan foránea era, ¿cómo se explica -por ejemplo- el aporte del grupo liderado por Porfirio Meléndez en el movimiento independentista de 1903? La respuesta es muy compleja y va más allá de los objetivos de este escrito; lo importante aquí es advertir el peligro de caer en los trillados discursos nacionalistas de la “nación romántica”, como la denomina Luis Pulido Ritter (Ritter 2008:7-19), en los cuales todo elemento no hispánico es rechazado *a priori*. En realidad, Colón siempre ha tenido una extraordinaria diversidad cultural que, además de ser su esencia, ha evolucionado a lo largo del tiempo. En este sentido, los estudios de población ayudarían a comprender mejor el tema patrimonial.

Agradecimientos

Este estudio no hubiera sido posible sin el generoso apoyo del U.S. *Ambassadors Fund for Cultural Preservation* del Departamento de Estado de los EEUU, que en 2010 escogió el proyecto *El Centro Histórico de Colón: Conócelo y Protégelo* para una subvención. Mis agradecimientos a Kurt Dillon, Almyr Alba y Adriana Vega, que junto conmigo integran el equipo de trabajo. En mayo de 2011, Adriana Vega me ayudó en la búsqueda de fuentes documentales en la Biblioteca Nacional de Colombia y la Biblioteca Luis Ángel Arango en Bogotá. Finalmente, les agradezco al Profesor Deryck W. Holdsworth y a Thomas Sigler de la Pennsylvania State University, al Profesor Emérito John W. Reys de la Universidad de Cornell y al Profesor John C. Hudson de la Northwestern University por sus sugerencias en torno a las fundaciones ferroviarias de la primera mitad del siglo diecinueve.

Referencias bibliográficas

- Anderson, Stanford
2008 Jefferson, Railroad Towns, and the Singular Plan of Aiken. *Places* 20(3). College of Environmental Design, Berkeley.
- Arce, Enrique J.
1906 Istmo de Panamá. Capítulo de un Libro Inédito, 1825-1856. *El Heraldo del Istmo*. Año III, n° 56, 30 de abril. Panamá.
- Arosemena, Justo
1892 Colón-Aspinwall. *La Situación. Órgano del Partido Liberal*. 23 de octubre. Colón.
- Bidwell, Charles Toll
1865 *The Isthmus of Panamá*. Chapman and Hall, Londres.
The Canal Record
1915 Large Fire in Colon. 5 de mayo. Ancón, Zona del Canal.
- Cané, Miguel
1907 *En Viaje, 1881-2*. Imprenta y Estereotipia de la Nación, Buenos Aires.
- Castillero Reyes, Ernesto
1932 *El Ferrocarril de Panamá y su Historia*. Imprenta Nacional, Panamá.
1962 *La Isla que se Transformó en Ciudad. Historia de un Siglo de la Ciudad de Colón*. Imprenta Nacional, Panamá.
- Chateloin, Felicia
1989 *La Habana de Tacón*. Editorial Letras Cubanas, La Habana.
- Conte Bermúdez, Héctor
1951 *Páginas Históricas Sobre la Ciudad de Colón*. Tipografía del Colegio Don Bosco, Panamá.
Diario Oficial
1890 n.º 8.260, 6 de diciembre. Bogotá.
- Gaceta Oficial*
1915n.º 2.224, 21 de junio. Panamá.
2002 n.º 24.617, 14 de agosto. Panamá.
- Gleason's Pictorial Drawing Room Companion*
1854 City of Aspinwall. 30 de septiembre. Nueva York.
- Gutiérrez, Eladio C.
1890 *Pleito Sobre la Isla de Manzanillo. Alegato del Apoderado de la Compañía del Ferrocarril de Panamá*. Imprenta de "La Luz", Bogotá.
- Gutiérrez, Samuel
1984 *Arquitectura de la Época del Canal*. 1880-1914. EUPAN, Panamá.
- Heard, Malcolm
1997 *French Quarter Manual. An Architectural Guide to New Orleans' Vieux Carré*. Tulane School of Architecture, Nueva Orleans.
- Hudson, John C.
1985 *Plains Country Towns*. University of Minnesota Press, Minneapolis.

- Kemble, John Haskell
1943 *The Panama Route 1848-1869*. University of California Press, Berkeley y Los Ángeles.
- Klepfisz, Heszal
1973 La población hebrea en la República de Panamá. *Revista Lotería* 206. Febrero. Lotería Nacional de Beneficencia, Panamá.
- Leyes Espedidas por la Asamblea Constituyente del Estado de Panamá en 1855* [ortografía original]
1856 Oficina de “El Panameño”, Panamá.
- Leyes y Decretos Espedidos por el Congreso Constitucional de la Nueva Granada en el Año de 1836* [ortografía original]
1836 Imprenta de José Antonio Cualla, Bogotá
- Leyes y Decretos Espedidos por el Congreso Constitucional de la Nueva Granada en el Año de 1852* [ortografía original]
1852 Imprenta del Neo-Granadino, Bogotá.
- Leyes y Decretos Espedidos por el Congreso Constitucional de la Nueva Granada en el Año de 1855* [ortografía original]
1855 Imprenta del Neo-Granadino, Bogotá.
- Lloyd, John Augustus
1833 Notes Respecting the Isthmus of Panama. *The Journal of the Royal Geographical Society of London* 1, 2a edición. Londres.
- Lotería*
1964 n.º 99-100. Febrero y marzo. Lotería Nacional de Beneficencia, Panamá.
- Mack, Gerstle
1944 *The Land Divided*. Alfred A. Knopf, Nueva York.
- McCain, William D.
1937 *The United States and the Republic of Panama*. Duke University Press, Durham.
- McComb, David G.
1986 *Galveston*. A History. University of Texas Press, Austin.
- McCullough, David
1977 *The Path Between the Seas. The Creation of the Panama Canal, 1870-1914*. Simon and Schuster, Nueva York.
- McGuinness, Aims
2008 *Path of Empire. Panama and the California Gold Rush*. Cornell University Press, Ithaca y Londres.
- Morales, Eusebio A.
1928 Colón: su pasado y su porvenir. En *Ensayos, Documentos y Discursos*. 2 Vols. Editorial “La Moderna” de Quijano y Hernández, Panamá.
- Navas Pájaro, Luis, y Thais E. Alessandria (compiladores)
1996 *La Experiencia Transistmica. Convenios, Contratos, Tratados y Otros Documentos (Siglo XIX)*. Edición especial de la Revista Cultural Lotería. Agosto. Lotería Nacional de Beneficencia, Panamá.

Newton, Velma

1995 *Los Hombres del "Silver Roll". Migración Antillana a Panamá 1850-1914*. Sociedad de Amigos del Museo Afroantillano de Panamá, Panamá.

El Observador

1890 Colón. Terrible siniestro. 24 de septiembre. Panamá.

Oran [pseudónimo de Fessenden Nott Otis]

1858a Tropical journeyings. *Harper's New Monthly Magazine*. Abril. Nueva York.

1858b Tropical journeyings. *Harper's New Monthly Magazine*. Junio. Nueva York.

1859 Tropical journeyings. *Harper's New Monthly Magazine*. Enero. Nueva York.

Ordenanzas de la Cámara Provincial de Panamá Espedidas en sus Sesiones Ordinarias i Extraordinarias de 1850 [ortografía original]

1851 Imprenta de José Ángel Santos, Panamá.

Ordenanzas de la Cámara Provincial de Panamá Espedidas en sus Sesiones Ordinarias de 1851 [ortografía original]

1852 Imprenta de José Ángel Santos, Panamá.

Otis, Fessenden Nott

1862 *Illustrated History of the Panama Railroad*. 2a edición. Harper & Brothers, Nueva York.

The Panama Herald

1851 First passenger train of the railroad. 15 de diciembre. Panamá.

1852 Founding of the City of Aspinwall. 9 de marzo. Panamá.

Panama Star & Herald/ La Estrella de Panamá

1863 The fire at Aspinwall. 3 de enero. Panamá.

1864 The fire at Aspinwall. 2 de junio. Panamá.

1866 Another Aspinwall conflagration. 20 de octubre. Panamá.

1890a Great fire at Colon!. 24 de septiembre. Panamá.

1890b The Colon fire. 25 de septiembre. Panamá.

1940 La 3ª parte de Colón destruida por el fuego. Diez mil personas quedan sin hogar. 14 de abril. Panamá.

El Panameño

1852 Fundación de la nueva ciudad de Aspinwall. 11 de marzo. Panamá.

Pérez, David M.

2011 Siempre hemos sido Colón, jamás Aspinwall. *La Estrella de Panamá*. 27 de febrero. Panamá.

Plaza, José Antonio de (compilador)

1850 *Apéndice a la Recopilación de Leyes de la Nueva Granada*. Imprenta del Neo-Granadino, Bogotá.

Pulido Ritter, Luis

2008 *Filosofía de la Nación Romántica*. Editorial Mariano Arosemena, Panamá.

- Reclus, Armand
 1881 *Panama et Darien. Voyages d'Exploration*. Librairie Hachette, París.
 1979 *Exploraciones a los Istmos de Panamá y el Darién. 1876, 1877, 1878* [Traducción de Reclus 1881]. Biblioteca Cultural Shell, Panamá.
- Reps, John W.
 1965 *The Making of Urban America. A History of City Planning in the United States*. Princeton University Press, Princeton.
- Robinson, Tracy
 1907 *Panama. A Personal Record of Forty-six Years. 1861-1907*. The Star and Herald Company, Nueva York y Panamá.
- Russo, David J.
 2001 *American Towns. An Interpretative History*. Ivan R. Dee, Chicago.
- Salabarría Patiño, Max
 1994 *El Colón de ayer, 1926-1950 (Recuerdos)*. Imprenta Bárcenas, Colón.
 2002 *La Ciudad de Colón en los Predios de la Historia*. Litho Editorial Chen, Colón.
- Salabarría Patiño, Max, y Emma C. Salabarría Patiño
 1980 *La Verdad Sobre Colón. Reflexiones en Torno a la Realidad Colonense*. Talleres Diálogo, Colón.
- Sandner, Gerhard
 1985 *Zentralamerika und der ferne karibische Westen. Konjunkturen, Krisen und Konflikte 1503-1984*. Franz Steiner Verlag Wiesbaden, Stuttgart.
- Schott, Joseph L.
 1967 *Rails Across Panama. The Story of the Building of the Panama Railroad 1849-1855*. The Bobbs-Merrill Company, Indianapolis.
- Sosa, Juan B., y Enrique J. Arce
 1911 *Compendio de Historia de Panamá*. Casa Editorial del Diario de Panamá, Panamá.
- Tejeira Davis, Eduardo
 2007 *Panamá. Guía de Arquitectura y Paisaje*. Junta de Andalucía, Sevilla.
- Tomes, Robert
 1855 *Panama in 1855*. Harper & Brothers, Nueva York.
- Valdés, Ramón Maximiliano
 1898 *Geografía del Istmo de Panamá*. Imprenta Nacional, Bogotá.
- Wagner, Moritz
 1861 *Beiträge zu einer physisch-geographischen Skizze des Isthmus von Panama*. Justus Perthes, Gotha.
- Zapatero, Juan Manuel
 1985 *Historia del Castillo San Lorenzo el Real del Chagre*. Servicio Histórico Militar y CEHOPU, Madrid.

