



Peter Szok*

LAS HUELLAS DE “EL LOBO”: NACIONALISMO Y ARTE POPULAR EN PANAMÁ

Resumen

El arte de los autobuses representa un movimiento de contracultura que ha afectado el desarrollo del nacionalismo panameño. El nacionalismo oficial fue la creación de una élite educada en el extranjero que promovió la modernización a lo largo de los siglos XIX y XX. Sin embargo, el mismo grupo se sintió amenazado por el proceso de cambio, especialmente por la inmigración de miles de negros caribeños empleados en la construcción del canal. Posteriormente, los intelectuales presentaron a Panamá como un país hispano y mestizo, elevando las tradiciones de la península de Azuero como la cultura nacional. Al mismo tiempo, la modernización creó un movimiento estético rival que surgió durante el auge de la Segunda Guerra Mundial. El arte popular, como se apreciaba en los cabarets, restaurantes y autobuses de la capital, integraba los elementos afrocaribeños rechazados por la élite. Utilizando la idea de Ángel Rama de la “ciudad letrada” y el concepto de Carlos Monsiváis del “caos cultural”, este artículo plantea que los autobuses pintados establecieron una poderosa presencia perturbadora que debilitó la noción de Panamá como una sociedad estrictamente hispana.

WOLF TRACKS: NATIONALISM AND POPULAR ART IN PANAMÁ

Abstract

Bus art represents a counterculture movement that has influenced the development of Panamanian nationalism. Official nationalism was the creation of a foreign-educated elite, one that promoted modernization throughout the nineteenth and twentieth centuries. The same group, however, felt threatened by change, especially the immigration of thousands of West Indians employed in the construction of the canal. Intellectuals subsequently presented Panama as an Hispanic and mestizo country, elevating the traditions of the Azuero peninsula as the national culture. At the same time, modernization created a rival aesthetic movement that arose during the boom years of World War II. Popular art, as manifest in the capital's cabarets, restaurants, and buses, embraced elements of Afro-Caribbean culture rejected by members of the elite. Utilizing Angel Rama's idea of the “lettered city” and Carlos Monsiváis' conception of “cultural chaos,” this paper argues that the advent of painted buses heralded a powerfully disruptive presence, undermining the notion of Panama as a strictly Hispanic society.

* Peter Szok (estadounidense) obtuvo su doctorado en historia en Tulane University. Se especializa en la Centroamérica moderna y es profesor asistente de historia en Texas Christian University. Actualmente investiga sobre Belisario Porras y la formación del Estado panameño y sobre el arte popular en Panamá. Una versión preliminar de este artículo fue presentada como ponencia en el VI Congreso Centroamericano de Historia, organizado por la Universidad de Panamá en julio de 2002. Su dirección de correo electrónico es p.szok@tcu.edu. El autor dedica este trabajo a Ángel Vilalta.

© Mesoamérica 45 (ENERO—DICIEMBRE DE 2003), PÁGS. 148–178



Algunos de los rituales del caos pueden ser también una fuerza liberadora.
Carlos Monsiváis (1995)

En su obra *Peasant and Nation*, Florencia Mallon sugiere que los sectores no elitistas han afectado el desarrollo del nacionalismo en Latinoamérica, aportando importantes contribuciones a su formación y temas centrales.¹ La posición de Mallon contrasta con la mayoría de la literatura sobre el nacionalismo latinoamericano, que suele considerarse como la creación de intelectuales de clases media y alta, como lo que Ángel Rama una vez describió como la “ciudad letrada”.² Según Rama, esta intelectualidad con base urbana empezó a formarse durante principios de la colonia, cuando los oficiales españoles y el clero llegaron para colonizar América. A través de su dominio de la vida universitaria, gobierno, alfabetización y religión, estos grupos ejercieron control de la identidad de la región, lo cual fue diseñado como un proyecto para transformar la cultura indígena y para volver a crear América a la imagen de Europa. El trabajo de Mallon, que en contraste enfatiza el papel de las masas, desafía en muchas formas la tesis de Rama. Su investigación se basa en el Perú y el México del siglo XIX y en las contribuciones de quienes ella describe como “intelectuales locales” y que evidentemente permanecieron del otro lado de las murallas de la “ciudad letrada”.³ Según Mallon, estos sectores ofrecieron ideas con respecto al desarrollo del nacionalismo y en México consiguieron implantarlas con éxito en el nuevo proyecto hegemónico que surgió en medio de la Revolución Mexicana. El crecimiento del nacionalismo en aquella época constituyó un proceso fluido y competitivo que incorporó las propuestas de grupos divergentes y no simplemente las de las clases media y alta. El argumento de Mallon es que muchos sectores pueden promover y moldear la identidad nacional. Este trabajo comprobará su tesis acerca del Panamá independiente. Su enfoque no lo constituirán las áreas rurales sino las urbanas, particularmente la tradición del arte de los autobuses que desde hace décadas puede apreciarse en Colón y la ciudad de Panamá. ¿Ha sido el desarrollo del nacionalismo panameño afectado por el arte de los autobuses y las prácticas similares entre la clase trabajadora del Istmo, o es esencialmente el nacionalismo una creación de la “ciudad letrada”?

¹ Florencia Mallon, *Peasant and Nation: The Making of Postcolonial Mexico and Peru* (Berkeley: University of California Press, 1995).

² Ángel Rama, *La ciudad letrada* (Hanover, New Hampshire: Ediciones del Norte, 1984).

³ Mallon, *Peasant and Nation*, pág. 12.

La tradición del arte de los autobuses en Panamá surgió a principios de la década de 1940 cuando Luis Evans, conocido como “El Lobo”, empezó a decorar los vehículos del recién expandido sistema de autobuses. Los coloridos diseños de “El Lobo”, su debilidad por el alcohol y su comportamiento poco convencional atrajeron la atención de la juventud de la ciudad de Panamá y esta forma de arte se difundió a un ritmo constante en los años siguientes. Teodoro “Yoyo” de Jesús Villarué, Ramón “Monchi” Enrique Hormi y Andrés Salazar emergieron posteriormente como los promotores más influyentes de esta disciplina. En la actualidad, ellos y otros continúan pintando autobuses en Colón y en la capital, así como también en muchos pueblos en los alrededores de la zona de tránsito. Se argumentará que estos artistas son, en gran medida, producto de la modernización, que empezó más energicamente después de que el Istmo se separó de Colombia en 1903, y que incluyó lo que el historiador Ángel Rubio llamó el “desarrollo rapidísimo” de la capital y la expansión de un sistema de transporte de autobuses para satisfacer a este crecimiento demográfico.⁴ Parte del incremento poblacional se debió a la inmigración de miles de afroantillanos, quienes habían llegado para trabajar



Izquierda: Teodoro “Yoyo” de Jesús Villarué en su estudio, Ciudad de Panamá.

Derecha: Ramón “Monchi” Enrique Hormi en su casa en La Chorrera
(fotografías del autor)

⁴ Ángel Rubio, *La ciudad de Panamá* (Panamá: Banco de Urbanización y Rehabilitación, 1950), pág. 81.



Andrés Salazar (fotografía del autor)

en el Canal de Panamá, muchos de los cuales se quedaron después de que la obra fue completada. En las décadas posteriores a la Independencia, Panamá se convirtió en una sociedad mucho más compleja y salió del control de su liderazgo cultural tradicional.

Este proceso, que incluyó la expansión del sistema de educación pública del país, promovió lo que Rama caracterizó como “intelectuales autodidactas”.⁵ Éstos eran artistas y escritores que se destacaron a través de medios informales en la sociedad, explotando los espacios y oportunidades que ofrecía la transformación del país. Más importante aún, su sentido estético en Panamá muchas veces era de naturaleza afrocaribeña y contrastaba grandemente con el eurocentrismo de la intelectualidad oficial,

que seguía determinado a occidentalizar el Istmo mientras garantizaba la hispanidad. Ante la modernización y sus tantos efectos perturbadores, los intelectuales que gozaban del apoyo del Estado huyeron al campo y, utilizando sus tradiciones folklóricas, particularmente aquellas de la península de Azuero, intentaron imponer una identidad hispana y mestiza en el Istmo. Irónicamente, el mestizaje se convirtió en un tema básico del nacionalismo patrocinado por el Estado en el momento en que Panamá se transformaba en un país cada vez más afrocaribeño.

A la larga, la élite y sus aliados de la clase media perdieron la habilidad de dominar la cultura y de ejercer lo que José Ortega y Gasset una vez describió como “la ejemplaridad”.⁶ Los artistas de autobuses y otros representantes de la clase trabajadora urbana explotaron los numerosos vacíos que dejó el nacionalismo oficial y, en medio del desorden y oportunidades de la sociedad postcolonial del Istmo, promovieron una visión alternativa y tropical de su

⁵ Rama, *La ciudad letrada*, pág. 163.

⁶ José Ortega y Gasset, “Plebeyismo y arte en el Puerto Rico de hoy”, en José Luis González, *El país de cuatro pisos y otros ensayos* (Río Piedras: Ediciones Huracán, 1989), pág. 89.



país, afectando eventualmente las nociones utilizadas incluso por el Estado. Con sus bocinas estruendosas, música, colores y vívidas imágenes, los autobuses o “diablos rojos”, como se les llama popularmente en la calle, perturbaban la tranquilidad de la ciudad idealizada, reflejando la reestructuración más amplia de la sociedad panameña. En este nuevo Panamá, el arte de los autobuses eventualmente se convirtió en un símbolo de nación que reconocía e incorporaba cada vez más sus elementos afrocaribeños. De esta manera, los intelectuales populares afectaron las imágenes de la nación, afirmando la premisa central de la teoría de Florencia Mallon. Obviamente, individuos no pertenecientes a la élite pueden influir en la formación de la identidad nacional, tal como lo evidencian “El Lobo” y su viaje extravagante a través del Istmo.

LA “CIUDAD LETRADA”

Para muchos discutir el nacionalismo panameño podría parecer absurdo ya que el país ha sido considerado tradicionalmente como una invención estadounidense, una creación de Theodore Roosevelt y su política del exterior de “vara larga”. La controversial separación del Istmo de Colombia en 1903 y su evidente dominación por Estados Unidos a lo largo del siglo XX han fomentado la percepción de Panamá como una colonia estadounidense. Varios académicos del país han reaccionado a esta representación o a lo que han descrito como la “leyenda negra” del Istmo. Estos investigadores han afirmado la existencia de una identidad panameña anterior y que de hecho alentó la rebelión de 1903. En efecto, han demostrado que Panamá tuvo su propia “ciudad letrada” que visualizó y moldeó al país desde el final del dominio español.

El trabajo de Ricaurte Soler, *Formas ideológicas de la nación panameña*, observa que la clase alta panameña, al igual que otros grupos similares en Latinoamérica, aspiraba a grandes cambios culturales y económicos en el siglo XIX. Su esperanza era aplicar a sus naciones el mismo patrón de las sociedades más “avanzadas” y evitar que fueran un reflejo de la colonia española.⁷ La “ciudad letrada” cambió el viejo modelo hispano y fijó su mirada en Gran Bretaña, Francia y Estados Unidos. En Panamá, Alfredo Figueroa Navarro argumentó que estas aspiraciones se basaban, en gran medida, en la inseguridad demográfica y en la frágil posición del sector blanco en el Istmo. Rodeada por los negros de Panamá y por las numerosas poblaciones mestizas, la oligarquía buscó aliados en los extranjeros y en el comercio internacional y llegó a tener vínculos tanto conyugales como económicos con los recién llegados europeos. La clave de la supervivencia fue la conexión de Panamá con

⁷ Ricaurte Soler, *Formas ideológicas de la nación panameña*, 7ª edición (Panamá: Ediciones de la Revista *Tareas*, 1985).



la economía del Atlántico y, en vista de que Colombia resultó incapaz de desarrollar la ruta interoceánica del Istmo, el separatismo creció gradualmente entre este grupo minoritario.⁸

De hecho, los panameños se rebelaron en varias ocasiones y promovieron la experimentación de Colombia con las formas de federalismo extremo que predominaron desde 1855 hasta la Regeneración de 1885. Intelectuales como Justo Arosemena ofrecieron justificaciones, incluyendo la distancia entre Panamá y Bogotá, su tradición de autonomía colonial y su esperanza de explotar, con ayuda de afuera, la función geográfica del Istmo.⁹ La élite panameña anhelaba “civilizar” al Istmo y buscó activamente la ayuda de los europeos y los estadounidenses. Arosemena y otros propusieron la creación de un protectorado que las potencias mundiales administraran en base al interés en el tránsito interoceánico.¹⁰ La rebelión de 1903 no fue entonces una anomalía histórica. El Panamá independiente no fue simplemente una creación de Estados Unidos, sino más bien la culminación de las aspiraciones promovidas desde hacía mucho tiempo por la “ciudad letrada”. Este grupo visualizó a Panamá como una república liberal cuyo canal, con ayuda extranjera, europeizaría el Istmo.

Después de que se separara de Colombia en 1903, Panamá continuó definiéndose a sí misma como liberal, particularmente debido a que muchos de sus intelectuales fueron educados en el extranjero y se entusiasman cada vez más con el desarrollo occidental. El Estado panameño rejuveneció la “ciudad letrada”, enviando docenas de hombres jóvenes en misiones diplomáticas y otros para estudiar en universidades del extranjero.¹¹ Además, Panamá creó sus propias instituciones educativas, las cuales fueron cuidadosamente diseñadas y planificadas en base a modelos de afuera. Lo que surgió fue una nueva generación de liberales que ansiaban reformar la república y alejarla de su legado español. Ensayistas como Jephtha Duncan analizaron la educación mientras que otros examinaron el gobierno, el sistema legal y la economía, buscando la incorporación de más ejemplos extranjeros.¹² Panamá, según las

⁸ Alfredo Figueroa Navarro, *Dominio y sociedad en el Panamá colombiano (1821–1903)*, 3ª edición (Panamá: EUPAN, 1982), págs. 221–222 y 310–316.

⁹ Véase Justo Arosemena, *El Estado Federal de Panamá* (Panamá: Editora Panameña, 1965).

¹⁰ Catalino Arrocha Graell, *Historia de la independencia de Panamá, sus antecedentes y sus causas, 1821–1903* (Panamá: Litho-Impresora Panamá, 1973), págs. 129–135.

¹¹ Francisco S. Céspedes, *La educación en Panamá*, 3ª edición (Panamá: Presidencia de la República, 1991), págs. 55 y 66–67.

¹² Jephtha B. Duncan, *El maestro de escuela y su misión* (Panamá: Times, 1929).



palabras del experto constitucional José Dolores Moscote, estaba “sujeto a la ley de interdependencia”, la cual obligaba al país a reconocer y aceptar su “firme personalidad internacional”.¹³ Historiadores como Catalino Arrocha Graell detallaron con precisión y elogiaron esta tendencia. Glorificaron la manía por lo extranjero de los liberales del Panamá decimonónico y argumentaron que la naturaleza de los colombianos fue más conservadora. Este hecho, sostenían los panameños, a la larga justificó su separación. Los panameños se rebelaron porque fueron más modernos que los colombianos, quienes se rehusaron a ver la importancia del canal interoceánico.¹⁴ Mientras los investigadores planteaban estos argumentos, alrededor de la capital se erigieron estructuras con columnas. El Estado diseñó sus edificios más importantes utilizando un estilo neoclásico con la intención de subrayar el carácter europeo del Istmo. El Istmo, según una novela de José Isaac Fábrega, continuó derivando su identidad esencialmente del exterior. Fábrega definió Panamá como un “crisol de todas las razas”, enfatizando particularmente la nueva presencia estadounidense.¹⁵ Sin embargo, muchos otros panameños no estaban tan confiados. De hecho, incluso aquellos que insistían en la modernización empezaron a ver las dificultades del proceso, especialmente según ésta, en las palabras de Tom Nairn, ahora los había “tomado por el cuello”.¹⁶

La modernización, como muchos académicos han observado, suele funcionar en el supuesto mundo periférico para debilitar más bien que para apoyar a la élite.¹⁷ En el Istmo, la construcción del canal claramente dificultó la posición de la oligarquía mientras estimulaba a otros sectores, especialmente a los trabajadores y a los negros panameños. Estos desarrollos, hasta cierto punto, fueron descritos en “Debilidad de nuestro organismo judicial”, un ensayo publicado en 1920 por el educador Octavio Méndez Pereira. El estudio delinea las múltiples complicaciones que surgieron en la sociedad panameña como resultado de la Independencia y del canal interoceánico. Aunque Méndez Pereira reconoció los beneficios de este proceso, incluyendo el “esta-

¹³ José Dolores Moscote, *Orientaciones hacia la reforma constitucional* (Panamá: Talleres Gráficos Benedetti, 1934), pág. 2.

¹⁴ Arrocha Graell, *Historia de la independencia de Panamá*.

¹⁵ José Isaac Fábrega, “Frasas de introducción”, en su *Crisol: novela nacional panameña* (Panamá: Star & Herald, 1936).

¹⁶ Tom Nairn, “The Modern Janus”, en *The Break-Up of Britain: Crisis and Neo-Nationalism*, 2ª edición (London: NLB & Verso, 1981), pág. 339.

¹⁷ John Kautsky, “An Essay in Politics”, en *Political Change in Underdeveloped Countries: Nationalism and Communism* (New York: Wiley, 1962), págs. 22–29.



do de paz y libertad”, observó que las compañías extranjeras estaban dominando los sectores clave de la economía, incluyendo la banca, la agricultura e incluso el comercio doméstico.¹⁸ Otro problema que se observó a este respecto fue la creciente presencia de extranjeros, especialmente negros caribeños de habla inglesa. La construcción del Canal de Panamá promovió la inmigración de 150,000 a 200,000 afroantillanos que proporcionaron la mayor parte de mano de obra para el proyecto controlado por Estados Unidos. Más de la cuarta parte de estos hombres y mujeres se quedó después de haber completado la ruta, estableciendo sus residencias en las ciudades terminales donde cientos de chinos, indostaneses y árabes también se habían asentado.¹⁹ Méndez Pereira expresó preocupación por esta afluencia, particularmente por su impacto en la cultura panameña.²⁰ Él y otros miembros de la “ciudad letrada” se mostraron especialmente sensibles a las percepciones de sus contrapartes latinoamericanas, quienes describían a Panamá, en las palabras de un crítico, como una “simple colonia yankee”.²¹ Estas denuncias surgieron en medio de los crecientes conflictos laborales conforme los trabajadores de Panamá empezaron a organizarse y a afectar la vida nacional. La década de 1920 vio el desarrollo de las primeras organizaciones laborales importantes de Panamá y una de las disputas más tumultuosas en la historia del país, el Movimiento Inquilinario de octubre de 1925. En medio de la modernización, la clase social de Méndez Pereira se vio presionada en varios flancos conforme los elementos domésticos y extranjeros cuestionaban su poder tradicional. Sin embargo, la dificultad más significativa para este grupo provino de la presencia de Estados Unidos.

Las actividades estadounidenses en Panamá incluyeron varios esfuerzos en la supervisión electoral, los cuales proporcionaron ciertas oportunidades para elementos más populares. La política del Istmo se hizo más estable y, hasta cierto grado, más democrática a la vez que la oligarquía fue aflojando su dominio en el Estado. Más importante, la burocracia de la nueva república quedó bajo la guía de expertos extranjeros, cuya supervisión resultó especialmente fastidiosa para gente como Méndez Pereira. Méndez Pereira y sus co-

¹⁸ Octavio Méndez Pereira, “Debilidad de nuestro organismo nacional”, en Roberto Arosemena Jaén, *Prisma de una república: biografía de Octavio Méndez Pereira* (Panamá: Ecssa Print, 1983), pág. 29.

¹⁹ Michael Conniff, *Black Labor on a White Canal: Panama, 1904–1981* (Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 1985), págs. 29 y 66.

²⁰ Méndez Pereira, “Debilidad de nuestro organismo nacional”, pág. 38.

²¹ Alfredo L. Palacios, “Una vergüenza para Panamá”, en Gregorio Selser, editor, *Nuestra América y el imperialismo* (Buenos Aires: Editorial Palestra, 1961), pág. 138.



legas fueron el producto de la modernización. Muchos de ellos habían sido educados en el extranjero o en el recién establecido Instituto Nacional y estaban ansiosos por ejercer autoridad en el gobierno panameño. Sin embargo, a su regreso encontraron que sus carreras estaban obstruidas.²² La respuesta de Méndez Pereira y otros fue contestar a sus críticos latinoamericanos y promover sus posiciones domésticas a través de la reafirmación de que el Istmo era hispano.

Mi propio trabajo ha definido este desarrollo como “nostalgia”, un esfuerzo para ignorar las realidades fomentadas por la modernización y para promover un pasado imaginado más agradable para los grupos privilegiados.²³ A diferencia de los esfuerzos contemporáneos que se desarrollaban en aquel entonces en el Caribe, este movimiento era bastante típico del nacionalismo continental y negaba las contribuciones de los pueblos africanos, enfatizando en cambio el pasado español e indígena del Istmo. Los chinos, indostaneses y otras minorías también enfrentaron la exclusión. Conforme la ciudad de Panamá se llenaba de afroantillanos y otros recién llegados, los ricos desalojaron sus residencias tradicionales en el barrio colonial de San Felipe y construyeron mansiones “neocoloniales” en las afueras de la capital. Entretanto, los líderes de Panamá erigieron monumentos a Vasco Núñez de Balboa y a Miguel de Cervantes mientras los poetas elogiaban a la madre patria e idealizaban la conquista.²⁴ Méndez Pereira contribuyó a este esfuerzo con un par de novelas históricas que glorificaban el papel de Panamá en la colonia española. Además, presentó la idea del mestizaje panameño, describiendo una relación romántica entre Núñez de Balboa y la indígena Anayansi.²⁵ Los panameños eran mestizos, una mezcla de ancestros europeos e indígenas, y no tenían nada que ver con los afroantillanos ni los chinos que ahora dominaban las ciudades terminales. El Panamá real, según muchos, podía ser encontrado en el Interior, una región cuyos habitantes mestizos se convirtieron en la obsesión de los escritores panameños.

²² Víctor Manuel Pérez y Rodrigo Oscar de León Lerma, *El movimiento de Acción Comunal en Panamá* (Panamá: El Arte Tipográfico, [entre 1964 y 1976]), págs. 8–13.

²³ Peter A. Szok, *La Última Gaviota: Liberalism and Nostalgia in Early Twentieth-Century Panamá* (Westport, Connecticut: Greenwood, 2001).

²⁴ Ernesto J. Castellero Reyes, “Panamá y sus estatuas”, en *Revista Lotería* 215 (enero 1974), págs. 47–55.

²⁵ Octavio Méndez Pereira, *El tesoro del Dabaibe* (Panamá: Talleres Gráficos “Benedetti”, 1934); Méndez Pereira, *Núñez de Balboa, el tesoro del Dabaibe* (Madrid: Ediciones Nuestra Raza, 1936); y Méndez Pereira, *Tierra firme: el tesoro de Morgan* (Panamá: Star & Herald Co., 1940).



Monumento a Vasco Núñez de Balboa, Ciudad de Panamá
(fotografía del autor)

Varias décadas después, el poeta panameño Víctor M. Franceschi publicó un artículo en el cual subrayó la casi ausencia de la población negra en la literatura panameña: “Realmente yo no los veo en casi ninguna de las manifestaciones creadoras”.²⁶ La misma ausencia también fue evidente en un movimiento popular que negaba la existencia de una identidad urbana y elevaba las costumbres de la península de Azuero como la cultura nacional de Panamá. Manuel F. Zarate, quien ayudó a dirigir esta campaña que empezó en la década de 1930, documentó la “transculturación” de las prácticas africanas.

²⁶ Víctor M. Franceschi, “El hombre blanco en la poesía negra: ¿y los negros de Panamá?”, en *Revista Lotería* 44 (julio 1959), pág. 135.



Zarate enfatizó que incluso los bailes como el “tamborito”, que eran de origen predominantemente africano, ahora se consideraban como blancos o hispanos.²⁷ Las mismas transformaciones ocurrieron en los registros oficiales de Panamá, incluyendo los censos de la población del país. Marixa Lasso observó que, a principios del siglo XX, “los negros de habla hispana fueron despojados de su condición de negros, convertidos en mestizos y la ‘condición de negro’ fue reservada para los afroantillanos”. En términos generales, el porcentaje de negros disminuyó dramáticamente en este período, a pesar de la inmigración a gran escala de trabajadores de las Antillas.²⁸

No obstante, la nostalgia alcanzó su forma más prominente durante el gobierno del presidente Arnulfo Arias Madrid (1940–1941), quien convirtió estas tendencias en un programa contundente e intentó, en cierta forma, volver a una sociedad más antigua. Uno de sus actos más notables fue nacionalizar el pequeño comercio, despojando a cientos de comerciantes chinos e indostaneses de su sustento económico. Más importante aún, el presidente impuso restricciones culturales al derecho a la ciudadanía panameña y privó de sus derechos civiles a miles de afroantillanos que se habían establecido en el Istmo. Los inmigrantes, aseguró el líder, ahora debían “satisfacer ciertos requerimientos físicos y morales”.²⁹ Felipe J. Escobar describió estas políticas como un esfuerzo para “blanquear la raza”, para crear una “homogeneidad racial” en un país que era esencialmente “heterogéneo”.³⁰ Es interesante que, en medio de los esfuerzos de Arnulfo Arias, esta heterogeneidad estaba haciéndose, de hecho, aún más asertiva y empezaba a moldear una versión diferente de la identidad del Istmo. En efecto, la modernización dio lugar a un movimiento estético rival que abarcó muchos aspectos del rápido cambio del Istmo al mismo tiempo que la “ciudad letrada” regresaba al pasado.

²⁷ Manuel F. Zarate, *Tambor y socavón, inventariado* (Panamá: Imprenta Nacional, 1962), págs. 28–35.

²⁸ Marixa Lasso, “Race and Ethnicity in the Formation of Panamanian National Identity: Panamanian Discrimination against Chinese and West Indians in the Thirties”, Ponencia presentada a la Latin American Studies Association, Washington, D. C., septiembre de 2001, pág. 32.

²⁹ Arnulfo Arias Madrid, “Discurso de 21 diciembre de 1939”, en Felipe J. Escobar, *Arnulfo Arias o el credo panameñista, ensayo psico-patológico de la política panameña* (Panamá: s. e., 1946), pág. 32; y Walter LaFeber, *The Panama Canal: The Crisis in Historical Perspective*, 2ª edición (New York y Oxford: Oxford University Press, 1989), págs. 72–77. Para una descripción más completa de Arias y su presidencia, véase Jorge Conte Porras, *Requiem por la revolución* (San José: Litografía e Imprenta, 1990).

³⁰ Escobar, *Arnulfo Arias*, pág. 100.



LA LLEGADA DE “EL LOBO”

En el período que coincidió con el primer gobierno de Arnulfo, un pintor conocido como “El Lobo” decoraba los autobuses de la ciudad de Panamá y fomentaba una tradición artística que desafiaría el nacionalismo oficial. Esta tradición era urbana y de la clase obrera y, aunque no rechazaba por completo los temas de la “ciudad letrada”, se basaba principalmente en elementos nuevos, particularmente en la cultura caribeña. En contraste con el nacionalismo hispanófilo, cuya perspectiva era nostálgica, este movimiento era cosmopolita y aceptaba la condición presente del Istmo; es más, en realidad se inspiraba y fortalecía en la modernización. Utilizando las oportunidades de este proceso en ocasiones caótico, sus promotores fomentaron un sentido estético que perturbó a la “ciudad letrada”. Con sus colores brillantes, música estruendosa, bocinas e imágenes vívidas, los autobuses dieron origen a un sentido de identidad tropical que ayudó a cambiar el curso del nacionalismo panameño. En particular, la tradición del arte de los autobuses promovió la noción del Istmo como una sociedad multiétnica y estrechamente vinculada al mundo afrocaribeño.

Es poco lo que se conoce con precisión acerca del origen del arte de los autobuses, aunque el consenso es que empezó a tomar su forma moderna durante las décadas de 1930 y 1940.³¹ Algunos autores han seguido la tradición de los autobuses pintados hasta principios del siglo XX, observando que las denominadas “chivas” solían lucir magníficamente decoradas. Las chivas eran camiones de plataforma con carrocerías de madera u hojalata y bancas de cada lado para que los pasajeros pudieran sentarse. Los interiores de las chivas estaban recubiertos con recortes de periódico y baratijas y muchas veces alardeaban con bocinas y campanas y tocaban música caribeña. Un artículo publicado en la década de 1950 observa que los choferes que transportaban estudiantes “saben sintonizar a las horas más adecuadas los programas de mambos y guarachas”.³² El historiador Ángel Rubio manifestó que estos vehículos aparecieron en la época de la Primera Guerra Mundial. La cantidad de carros y camiones creció a finales de la década de 1920 y aumentó con

³¹ En esta investigación, las primeras referencias extranjeras a los autobuses decorados datan de 1941–1942. Lawrence O. Ealy, quien vivió en Panamá en este período, dijo haber visto fotografías de las chivas. En 1941, *National Geographic* publicó una fotografía de un autobús pintado. Véanse Lawrence O. Ealy, *The Republic of Panama in World Affairs, 1903–1950* (Westport, Connecticut: Greenwood Press, 1951), pág. 113; y Luis Marden, “Panama, Bridge of the World”, en *National Geographic* LXXX; 5 (noviembre de 1941), pág. 607.

³² “La pintoresca vida de las chivas y los chiveros”, en *Siete* (26 de junio de 1954), pág. 15.



rapidez a mediados de la década de 1940, cuando las chivas enfrentaron una creciente competencia de autobuses más grandes y cómodos. Sin embargo, la decoración de las chivas era tradicionalmente mínima, por lo menos en comparación con la de sus posteriores rivales, los cuales fueron importados por primera vez en 1946.³³ Los primeros automotores solían pintarse para indicar sus rutas y a veces tenían las ventanas, espejos y parachoques alegremente adornados. Típicamente adoptaban el nombre, que bosquejaban con colores vibrantes en el exterior, de alguna “canción popular” o de la “novela radial del momento”.³⁴ Un artículo publicado en *National Geographic* en 1941 muestra la fotografía de una chiva llamada “La Pantera”, quizá para indicar su destreza para maniobrar en la ciudad de Panamá. En la puerta del chofer, un felino con manchas trepa furtivamente a través de la jungla.³⁵ La decoración más extensa de las chivas aparentemente se inició en esta época, conforme la capital se expandía durante la Segunda Guerra Mundial.

Algunos de los pintores de autobuses más antiguos remontan esta transición a Luis Evans, quien evidentemente fue un producto de este período de cambio. “El Lobo”, según sus yernos, era un hombre de ascendencia haitiana que hablaba inglés, español y también criollo. Nació en Calidonia y posteriormente se trasladó a Santa Ana, donde cultivó la imagen de un bohemio colorido. “El Lobo” se vestía de trajes blancos de seda con un sombrero de ala ancha y lucía un diente de oro. A veces llevaba su pinceles detrás de la oreja y solía cantar los tangos de Carlos Gardel mientras hacía sus bocetos en el malecón.³⁶ “Yoyo” recuerda haber visto una vez cómo “El Lobo” confundió el disolvente de su pintura por un vaso de ron, escupiéndolo y diciendo palabrotas en voz alta para deleite de los espectadores.³⁷ A principios de la década de 1940, “El Lobo” y otros artistas empezaron a decorar los vehículos de transporte de la capital, cuyo número aumentaba cada vez más en respuesta

³³ Vic Canel, “Obras de arte popular urbano con la alegría sobre ruedas”, en *Crítica Libre* (18 de febrero de 1981), pág. 8.

³⁴ “La pintoresca vida de las chivas y los chiveros”, pág. 14.

³⁵ Marden, “Panama, Bridge of the World”, pág. 607.

³⁶ Los dos yernos son José Ángel “Chico” y Gilberto Ruiloba Crespo. José Ángel Ruiloba Crespo y Gilberto Ruiloba Crespo, entrevistas por el autor, 28 de julio de 2002, Panamá, grabaciones magnetofónicas.

³⁷ Teodoro de Jesús Villarué, entrevista por el autor, 25 de junio de 2001, Panamá, grabación magnetofónica. Héctor Sinclair fue otra fuente de información acerca de “El Lobo”. Héctor Sinclair, entrevista por el autor, 2 de agosto de 2002, Panamá, grabación magnetofónica.



Autobuses por Rolando Ricardo González
(fotografías del autor)



al crecimiento demográfico.³⁸ La ciudad de Panamá se había expandido enormemente desde principios del siglo XX y siguió creciendo durante la Segunda Guerra Mundial, cuando una avalancha de nuevos trabajadores itinerantes e inmigrantes afluyó el área urbana. Desde la Independencia hasta 1940 únicamente, la población de la ciudad creció un poco más del 500 por ciento.³⁹ Después de las restricciones que la guerra hizo necesarias, la industria de los autobuses respondió aún más vigorosamente a este desarrollo con varias compañías surgiendo para competir por los pasajeros. La competencia, que había llevado a la élite a la nostalgia, promovió una respuesta más creativa entre estas clases sociales. La rivalidad llegó a ser muy intensa en 1970, después de que el gobierno de Omar Torrijos disolviera las tres grandes compañías de transporte y expandiera el mercado para incluir a los pequeños empresarios, quienes eventualmente se organizaron para formar el Sindicato de Conductores de Transporte Colectivo (SICOTRAC) en 1973. De manera interesante, los funcionarios panameños exigieron que los nuevos propietarios pintaran sus vehículos con los colores nacionales para demostrar apoyo a la demanda de Torrijos por el canal. Hoy en día, los colores básicos todavía son rojo, blanco y azul.⁴⁰ Ramón Enrique Hormi o “Monchi”, uno de los pintores contemporáneos más importantes, describió la siguiente década como su “era dorada”, cuando filas de autobuses se parqueaban frente a su casa en La Chorrera.⁴¹ La decoración y la música tropical se habían convertido en una forma de atraer clientes, especialmente estudiantes y otros jóvenes, dos de los grupos más importantes que utilizaban el transporte público.

En la década de 1940, las pinturas de “El Lobo” sirvieron no sólo para asegurar una clientela, sino también atrajeron la atención de un grupo de seguidores quienes lo imitaron y posteriormente fueron más allá del estilo afroantillano. Entre estos pintores se incluían “Yoyo”, Virgilio “Billy” Madridián, José Ángel “Chico” Ruiloba Crespo, Víctor Zavala, Héctor Sinclair, Sabino Jaurgijizar, Oliver y Víctor Bruce y “Malanga” Meneces. Con frecuencia observaban a “El Lobo” y le consultaban acerca de los materiales que

³⁸ “El Lobo” no era el único artista de autobuses empleado en esa época. Según los hermanos Ruiloba Crespo y Héctor Sinclair, otros pintores también trabajaban en ese entonces, incluyendo a un ecuatoriano llamado Halcón y a dos jamaquinos, Lewis y Franklin. “Chico” y Gilberto Ruiloba Crespo, entrevistas por el autor; Sinclair, entrevista por el autor; Rubio, *La ciudad de Panamá*, pág. 196.

³⁹ Rubio, *La ciudad de Panamá*, pág. 191.

⁴⁰ Rolando López, asesor del sindicato, SICOTRAC, entrevista por el autor, 11 de julio de 2002, Panamá, grabación magnetofónica.

⁴¹ Ramón Enrique Hormi, entrevista por el autor, 26 de junio de 2001, La Chorrera, grabación magnetofónica.



José Ángel “Chico” Ruiloba Crespo en su departamento de Santa Ana, Ciudad de Panamá (fotografía del autor)



Héctor Sinclair durante una entrevista en el Café Manolo en la Ciudad de Panamá (fotografía del autor)



utilizaba y su técnica, iniciando un proceso de aprendizaje que continúa hoy en día.⁴² Andrés Salazar, quien creció admirando las obras de “Yoyo”, “Monchi” y “Billy”, es hoy el maestro contemporáneo más importante de esta disciplina. Es más, la mayoría de jóvenes pintores que actualmente decoran los autobuses en la ciudad de Panamá han sido empleados, aunque sea brevemente, por Andrés Salazar.⁴³ Según “Yoyo”, el primer promotor de la tradición creó figuras muy sencillas. Los diseños de “El Lobo” solían ser “palmeras o flechas atravesando corazones” y, aunque éstas lograban cautivar a varios discípulos, los jóvenes pasaron rápidamente a temas más complejos.⁴⁴ El ambiente de la década de 1940 les ofrecía gran cantidad de ideas nuevas conforme la modernización continuaba, en muchas formas, tropicalizando el Istmo. Durante este período, Panamá experimentó una segunda oleada de cambio, debilitando a la “ciudad letrada” y fortaleciendo lo que Carlos Monsiváis describió en México como la “ciudad popular”. Esta ciudad, según observa Monsiváis, tiene sus propios “rituales”, en oposición a los de los intelectuales oficiales del país.⁴⁵ En Panamá, estas costumbres aparentemente caóticas se fortalecieron durante la Segunda Guerra Mundial y tuvieron la tendencia de alejar al Istmo aún más de España y vincularlo más cercanamente con el Caribe, particularmente a través de la expansión de la música popular de la región.

Durante la Segunda Guerra Mundial, Panamá experimentó un auge financiero cuando miles de soldados estadounidenses llegaron para proteger la ruta interoceánica contra un posible ataque japonés. En todo el país se establecieron bases de rastreo aéreo y miles de extranjeros llegaron para trabajar en estos sitios y en un proyecto de canal eventualmente desechado para construir una serie de esclusas paralelas. John Major observa que el “impacto en Panamá fue extraordinario”. Calcula que “para 1943, los ingresos brutos de la Zona del Canal del país fueron cuatro veces mayores que el promedio anterior a la guerra”.⁴⁶ La capital, como consecuencia, se convirtió en el centro de entretenimiento, rivalizando hasta cierto punto con la vida nocturna de La Habana. Los músicos tropicales, las prostitutas y los jugadores conver-

⁴² Teodoro de Jesús Villarué, entrevista por el autor, 1 de julio de 2001, Panamá, grabación magnetofónica; José Ángel y Gilberto Ruiloba Crespo, entrevistas por el autor; y Sinclair, entrevista por el autor.

⁴³ Andrés Salazar, entrevista por el autor, 27 de junio de 2001, Panamá, grabación magnetofónica.

⁴⁴ Villarué, entrevista por el autor, 1 de julio de 2001.

⁴⁵ Carlos Monsiváis, *Los rituales del caos* (México: Biblioteca Era, 1995).

⁴⁶ John Major, *Prize Possession: The United States and the Panama Canal, 1903–1979* (Cambridge: Cambridge University Press, 1993), pág. 240.



gían en la ciudad, mientras Colón también cobraba vida con nuevos clubes y bandas. “Renacía esa Babel que es el destino de Panamá”, escribió Rogelio Sinán en su crónica clásica de este período. Aunque él y otros autores panameños criticaban este desarrollo, describiéndolo según las palabras de Sinán como “las más extraña hojarasca”, los jóvenes pintores que seguían a “El Lobo” se sumergieron en esta cultura y con frecuencia la utilizaron como inspiración para su trabajo.⁴⁷

“Yoyo”, en particular, tocó la trompeta en varios grupos, trabajando por las noches como músico y pintando durante el día. Él y otros artistas también decoraron los cabarets de Panamá, donde se familiarizaron más con este ambiente musical tan típico en esa época en La Habana, París y la ciudad de Nueva York.⁴⁸ Lo que Robin Moore describió como la “moda de la rumba” estaba extendiéndose por el Istmo y muchas partes del Caribe, Europa y Norteamérica.⁴⁹ La Palm Terrace, Happyland, Kelly’s y el Bar “El Paso” reflejaban los temas y la estética de este movimiento cultural que tenía sus raíces en las tradiciones afrocaribeñas.⁵⁰ Las obras de arte que decoraban estos salones aparecieron posteriormente en otros locales, en las fachadas de los almacenes, en las barberías y en los restaurantes de la capital.⁵¹ La modernización había creado, en términos de Mallon, un cuadro de los “intelectuales locales” cuya formación y surgimiento se basaron en la transformación del Istmo.⁵² Panamá no sufrió la “norteamericanización”, sino lo que José Luis González describió en Puerto Rico como el “desmantelamiento progresivo de la cultura de la élite” y el “ascenso cada vez más palpable de... los puertorriqueños ‘de abajo’”.⁵³ En Panamá, muchos de los hombres jóvenes que participaban en este proceso también recibieron cursos en la Escuela Nacional de Artes Plás-

⁴⁷ Rogelio Sinán, *Plenilunio*, 3ª edición (Panamá: Impresora Panamá, 1961), pág. 37.

⁴⁸ Villarué, entrevistas por el autor, 25 de junio de 2001 y 1 de julio de 2001; José Ángel y Gilberto Ruiloba Crespo, entrevistas por el autor; Sinclair, entrevista por el autor; y Jorge Dunn, entrevista por el autor, 31 de julio de 2002, Panamá, grabación magneto-fónica.

⁴⁹ Robin D. Moore, *Nationalizing Blackness: Afrocubanismo and Artistic Revolution in Havana, 1920–1940* (Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 1997), págs. 166–190.

⁵⁰ Noel Foster Steward, *Las expresiones musicales en Panamá* (Panamá: Editorial Universitaria, 1997), pág. 153.

⁵¹ Villarué, entrevistas por el autor, 25 de junio de 2001 y 1 de julio de 2001.

⁵² Mallon, *Peasant and Nation*, pág. 12.

⁵³ González, “El país de cuatro pisos”, en González, *El país de cuatro pisos y otros ensayos*, pág. 29.



ticas, fundada una década después de la Independencia. Ahora incluso las instituciones de la “ciudad letrada” funcionaban para debilitar su posición y fortalecer la cultura popular.

Roberto Lewis, quien dirigió la escuela durante sus primeras dos décadas, fue nombrado cónsul panameño en Francia y utilizó esta oportunidad para convertirse en un artista de formación clásica. Posteriormente regresó para pintar murales en varios edificios públicos, incluyendo el Teatro Nacional, la Escuela Normal y el palacio presidencial. En estos trabajos se podían apreciar ilustraciones de la historia panameña cuya intención era transmitir las interpretaciones de la “ciudad letrada”. Entre ellos había una pintura del descubrimiento del océano Pacífico por Núñez de Balboa y otro que representaba la “fusión de las razas”, esencialmente representando a Panamá como una nación mestiza.⁵⁴ Lewis también pintó los retratos de los presidentes de Panamá desde 1904 hasta 1948 y quizá sea mejor conocido por sus paisajes de Taboga. En las palabras de un analista, Lewis se convirtió en una “especie de pintor oficial” y su objetivo en la escuela fue promover un resultado similar y proporcionarle al país lo que Erik Wolfschoon denominó como “pintores identificados con... la nacionalidad”. Indudablemente, la Escuela de Artes Plásticas logró, en gran medida, estas metas. Artistas prominentes como Humberto Ivaldi y Juan Manuel Cedeño figuraron entre los alumnos de la institución, y ellos y otros promovieron muchos de los temas patrióticos de Lewis, particularmente el culto de la campiña del Istmo.⁵⁵ No obstante, la escuela también brindó oportunidades para aquellos que minarían esta misión o que por lo menos definirían a la nación en términos bastante disímiles. Estos oponentes fueron pintores populares que también asistieron a la academia. Algunos, como “Yoyo” y Salazar, terminaron el curso formal de estudio. Muchos otros aprendieron algunos trucos y se retiraron antes de graduarse para desarrollar un sentido estético arraigado en la cultura negra.⁵⁶ Los estudios convencionales no arruinaron a estos intelectuales autodidactas ni lo que “Monchi” describió tan acertadamente como “nuestro don de Dios”.⁵⁷

⁵⁴ Juan Antonio Susto, “Homenaje a Roberto Lewis”, en *Revista Lotería* 46 (septiembre de 1959), pág. 10.

⁵⁵ Rodrigo Miró, “Lewis, Amador, Ivaldy”, en *Revista Lotería* 219 (mayo de 1974), pág. 73; y Erik Wolfschoon, *Las manifestaciones artísticas en Panamá* (Panamá: Universidad de Panamá, 1983), pág. 75.

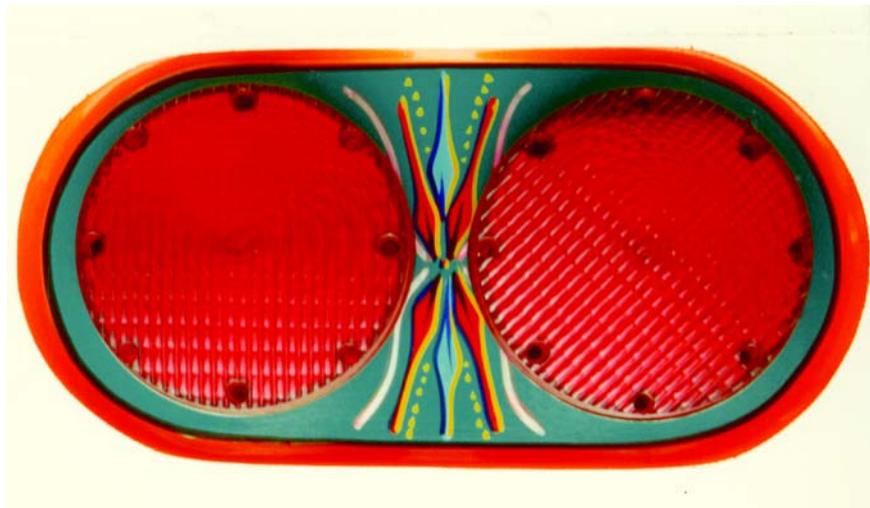
⁵⁶ Villarué, entrevista por el autor, 25 de junio de 2001; y Salazar, entrevista por el autor.

⁵⁷ Hormi, entrevista por el autor.



“100% PRITY”

En una entrevista reciente, Andrés Salazar definió la estética de los autobuses como “100% prity”, sugiriendo un estilo en conflicto con los temas del nacionalismo oficial. Simultáneamente conocido como “rareza”, “explosivo”, “matón” y “nítido”, el estilo de los autobuses es, más que nada, la afirmación extravagante de sus creadores quienes, en las palabras de Salazar, intentan “matar a los otros buses en belleza”.⁵⁸ Los autobuses rebosan afirmaciones de fortaleza y masculinidad que típicamente aparecen en el frente o en la parte de atrás de los vehículos: “atrévete”, “pa’que sepas”, “más duro”, “The King”. La estética de estos pintores es la de un intruso que hace valer su posición en la sociedad panameña y cuestiona las presunciones racistas de la “ciudad letrada”. El artista caribeño, en las palabras de Antonio Benítez Rojo, con frecuencia es un “*performer*” deslumbrante que “desafía y desacraliza los cánones de la belleza clásica”.⁵⁹ Los artistas de autobuses encajan en esta tradición más amplia. Al igual que los cantantes de rap, reggae, calipso y salsa, se pavonean y alardean y, en efecto, demandan reconocimiento. “Sigo siendo el rey”, se leía en un vehículo que recientemente trabajaba en las calles de la capital.



Detalle por Salazar (fotografía del autor)

⁵⁸ Salazar, entrevista por el autor.

⁵⁹ Antonio Benítez Rojo, *La isla que se repite* (Barcelona: Editorial Casiopea, 1998), págs. 37 y 154.



Autobús pintado por Justino “Tino” Fernández. Buen ejemplo de autoafirmación artística “atrévete”, “te dolerá” (fotografía del autor)



Autobús pintado por “Armando” Robinson con la imagen de Ivory, una luchadora profesional de la WWF (fotografía del autor)



“100% prity” y otras expresiones parecidas también reflejan el uso que el género hace de los idiomas y culturas tradicionalmente considerados como extranjeros o no panameños. “En un bus se muestran todas las culturas de Panamá”, observó Oscar Melgar, otro pintor importante y antiguo asistente de Salazar que personalmente considera que el Istmo es un “país bilingüe”.⁶⁰ En contraste con la “ciudad letrada”, determinada a mantener la supuesta pureza de las tradiciones panameñas, el arte de los autobuses, según Salazar, “es como la moda”.⁶¹ Refleja bastante bien lo que Veerle Poupeye describió como la naturaleza “sincrética” del Caribe y que expresa así: “La hibridez, la pluralidad y la apertura son características fundamentales de la cultura caribeña”.⁶² Kenneth Bilby le llamó la “mezcla ética” de la música caribeña, y opina: “Muchos músicos populares están de acuerdo con la convicción de que absorber influencias nuevas, externas... es en sí normal y beneficioso”.⁶³ En Panamá, los pintores de autobuses han seguido estas tendencias más generales, incorporando elementos eclécticos dentro de sus obras. Un visitante durante la Segunda Guerra Mundial describió cómo las chivas exhibían las fotografías de Winston Churchill y Franklin D. Roosevelt.⁶⁴ Una publicación de 1954 observó que los autobuses estaban típicamente tapizados con “recortes de periódicos y revistas... con los rostros de las artistas de mayor popularidad, con boxeadores famosos o personajes sobresalientes del beisbol nacional o internacional”.⁶⁵ Héroes del deporte, cantantes y actores todavía son algunas de las imágenes predilectas, ya sea que estas figuras sean extranjeras o nativas del país. Uno de los temas favoritos son los luchadores de la WWE, World Wrestling Federation (Federación Mundial de Lucha Libre). En una pintura reciente y muy conocida figuran Bill Clinton y Mónica Lewinsky y, mientras que en las chivas de la década de 1950 solían escucharse mambos y guarachas, las formas musicales que se oyen con mayor frecuencia en la actualidad son reggae y salsa, de nuevo ritmos en gran parte importados del Caribe. La estética del autobús, en las palabras de Oscar Melgar, refleja al “verdadero panameño”, sus diversos orígenes, gustos y contacto con el exterior.⁶⁶

⁶⁰ Oscar Melgar, entrevista por el autor, 23 de junio de 2001, Panamá, grabación magnetofónica; y Salazar, entrevista por el autor.

⁶¹ Salazar, entrevista por el autor.

⁶² Veerle Poupeye, *Caribbean Art* (London: Thames and Hudson, 1998), pág. 15.

⁶³ Kenneth M. Bilby, “The Caribbean as a Musical Region”, en Sidney W. Mintz y Sally Price, editores, *Caribbean Contours* (Baltimore: Johns Hopkins, 1985), pág. 211.

⁶⁴ Ealy, *The Republic of Panama in World Affairs*, pág. 113.

⁶⁵ “La pintoresca vida de las chivas y los chiveros”, pág. 14.

⁶⁶ Melgar, entrevista por el autor.

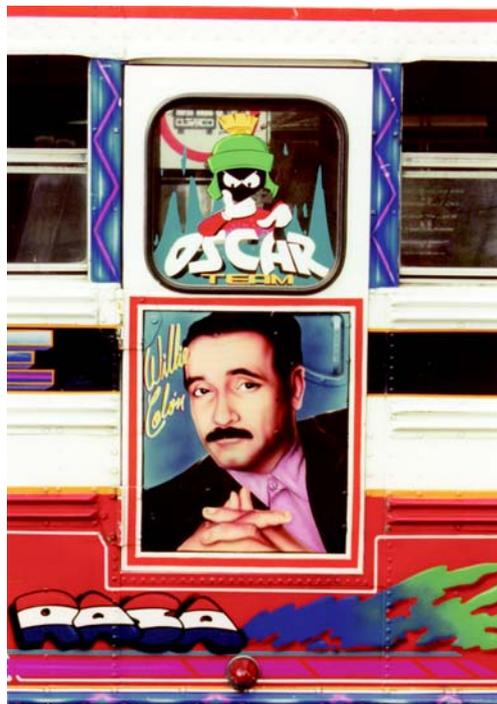


170

PETER SZOK



Oscar Melgar frente a su casa en la Ciudad de Panamá (fotografía del autor)



Detalle por Oscar Melgar (fotografía del autor)



Sin embargo, es más importante observar que estos supuestos “elementos extranjeros” con frecuencia aparecen junto a temas más tradicionales, incluyendo polleras, figuras religiosas y escenas del Interior. “Monchi” y su protegido Justino “Tino” Fernández tienen una especial inclinación por estas imágenes, quizá debido a que su base está en La Chorrera, donde los buses, en general, son menos extravagantes. Ellos y otros no rechazan por completo los temas de la “ciudad letrada”, sino que los combinan con otras ideas para expandir el concepto de Panamá. Poupeye y otros se han referido a este proceso como “criollización”. Nuevos elementos son agregados a la mezcla y “mantienen su identidad en variedad de niveles”.⁶⁷ Al igual que en las novelas de los escritores nacionalistas de la primera mitad del siglo XX, la campaña surge con frecuencia como una región mítica o idealizada representada por apacibles fincas, haciendas e ingenios de azúcar. La moralidad, de nuevo, parece descansar en estas visiones de nostalgia que típicamente aparecen en la parte exterior del autobús, justo arriba del parabrisas. Sin embargo, algunas de las composiciones más persuasivas de esta índole no son convencionalmente nacionalistas.



Autobús pintado por “Tino” (fotografía del autor)

⁶⁷ Poupeye, *Caribbean Art*, pág. 15.



“Yoyo”, quien pasó sus primeros años en la provincia de Colón, suele pintar paisajes y aldeas de la costa caribeña.⁶⁸ Es más, “Yoyo” parece asociar la vida rural con el lado Atlántico del Istmo en vez de con la península de Azuero, el centro de atención tradicional de la “ciudad letrada”. Otros artistas presentan escenas bucólicas que parecen completamente extranjeras, como las representaciones de castillos, montañas nevadas y cabañas alpinas. Los artistas de autobuses no se han limitado al territorio nacional aun cuando reafirman la presunción nacionalista de que las áreas rurales son, de alguna forma, virtuosas. Los temas de los autobuses son improvisados y, en última instancia, abiertos. Al igual que muchos otros elementos de la cultura popular caribeña y latinoamericana, rechazan la rígida nostalgia de la “ciudad letrada” y permanecen con sus raíces bien plantadas en el presente. “Temas folklóricos”, como los describió Stanley Heckadon Moreno, con frecuencia aparecen junto a la “electrizante fantasía de la cultura moderna”.⁶⁹ Antonio Benítez Rojo insiste que la cultura caribeña se define por su “actuación y ritmo”, dos elementos evidentemente presentes en la estética del bus.⁷⁰ En efecto, los comentaristas han descrito en varias ocasiones a los autobuses como un tipo de espectáculo público y han hecho especial énfasis en el papel que desempeña la música. El “espectador... participa al actor creador”, como escribió Silvano Lora, ya que los vehículos funcionan, de cierta forma, como un carnaval caribeño en el que no puede haber celebración sin la participación del público.⁷¹ De esta manera, el estilo de arte de los autobuses es una estética activa y agresiva que envuelve a sus pasajeros en una experiencia “multisensorial”.⁷²

Un elemento o técnica obvia es la utilización del color. “Todos los tonos del arcoiris... corren como exhalaciones por las calles de Panamá”, escribe Mary Louise Wilkinson.⁷³ El efecto, observa, es llamar la atención del espectador, quien se siente aún más atraído por la música fuerte. La música de estas

⁶⁸ Villarué, entrevista por el autor, 25 de junio de 2001.

⁶⁹ Stanley Heckadon Moreno, “Pintores del ambiente popular”, en *Revista Lotería* 344–345 (noviembre–diciembre de 1984), pág. 98.

⁷⁰ Benítez Rojo, *La isla que se repite*, pág. 32.

⁷¹ Silvano Lora, “La pintura popular en Panamá”, en *Revista Lotería* 208 (abril–mayo de 1973), pág. 112.

⁷² Richard J. Powell, “Art History and Black Memory: Toward a ‘Blues Aesthetic’”, en Geneviève Fabre y Robert O’Meally, editores, *History and Memory in African-American Culture* (Oxford: Oxford University Press, 1994), págs. 236–237.

⁷³ Mary Louise Wilkinson, “Arte rodante panameño”, en *Américas* 39: 2 (marzo–abril), pág. 45.



Letrero en la casa de “Yoyo” en la Ciudad de Panamá
(fotografía del autor)

discotecas errantes, de hecho, parece afectar a la ciudad entera, ya que los “autobuses... vibran con las salsas de moda haciendo sentir su presencia a bocinazos”. El pasajero se sumerge en estos ritmos a tal grado que “cuando se baja, sale marcando el paso”.⁷⁴ La misma experiencia sensorial se logra a través de las expresiones vernáculas que típicamente recubren tanto el interior como el exterior de los vehículos. Julio Arosemena describió estos dichos como “filosofía popular”, observando que con frecuencia constituyen una “crítica a los males sociales”. “La pereza es vicio y enfermedad” y “El avaro es capaz de todo lo malo”.⁷⁵ Otras frases exaltan claramente el estatus del chofer: su audacia, fuerza, habilidad y sexualidad. Según Wilkinson, los autobuses son “máquinas masculinas” y, con sus estridentes bocinas y campanas, circulan agresiva y velozmente por las calles de Panamá, perturbando aún más la “ciudad letrada” y sumándose al espectáculo.⁷⁶ Inyectados con lo que

⁷⁴ Wilkinson, “Arte rodante panameño”, págs. 45 y 47.

⁷⁵ Julio Arosemena Moreno, “Algunas consideraciones sobre los rótulos y las pinturas en los medios de transporte de la ciudad de Panamá (un tema de folklore urbano)”, en *Revista Lotería* 218 (abril de 1974), págs. 16 y 17.

⁷⁶ Wilkinson, “Arte rodante panameño”, págs. 46–47.



Arosemena llamó “energía popular”, utilizan una estética típica del Caribe y, de esta manera, actúan como una demostración persuasiva de los vínculos que unen a Panamá con la región.⁷⁷ Panamá, tal como se aprecia a través de este tipo de arte, es claramente parte del Caribe.

¿Qué tanto éxito ha tenido este movimiento en transformar la identidad de Panamá? ¿Ha afectado el denominado “arte rodante” el concepto que tienen los panameños de su país? y ¿ha debilitado la noción de que el Istmo es una nación puramente hispana?⁷⁸ Según las entrevistas con los artistas, su opinión es clara. “Los buses son nuestra sacamba, nuestro lienzo”, observó Harry Paredes, otro pintor inactivo en la actualidad pero que trabajó por años en la capital. En un país donde pocas personas pueden visitar regularmente una galería tradicional, “sirven para fomentar interés en el arte y educar al pueblo”.⁷⁹ “Esto es lo que nos da a conocer”, insistió David Ernesto Rodríguez, otro pintor de autobuses treintañero, quien practica su arte principalmente en Panamá oeste: “Nosotros conocemos la vida, nuestros sentimientos, a través del arte”.⁸⁰ Estos sentimientos,



David Ernesto Rodríguez en el Taller Omar en Percecete
(fotografía del autor)

argumentaron Oscar Melgar y otros, reflejan la diversidad étnica del Istmo. Melgar hizo énfasis en los orígenes eclécticos de la producción artística e insistió en que la cultura de Panamá es igualmente mixta. “Si quiere conocer

⁷⁷ Arosemena, “Algunas consideraciones”, pág. 19.

⁷⁸ Wilkinson, “Arte rodante panameño”.

⁷⁹ Harry Paredes, entrevista telefónica por el autor, 22 de junio de 2001.

⁸⁰ David Ernesto Rodríguez, entrevista por el autor, 28 de junio de 2001, Percecete, grabación magnetofónica.



la cultura panameña, monte un bus”.⁸¹ Algunas de las mismas conclusiones también han sido determinadas por elementos de la élite, la cual históricamente ha tratado de controlar e incluso de eliminar la tradición. Vic Canel describió los primeros esfuerzos realizados por el gobierno de la capital para impedir que las chivas adoptaran nombres que éste consideraba ofensivos.⁸² Los intentos por regular estos vehículos han continuado a lo largo de los años, más recientemente con la aprobación de la *Ley 14*,⁸³ así como también de una serie de decretos municipales y nacionales concurrentes que tratan sobre el transporte público, incluyendo una prohibición, en gran medida inaplicable, relacionada con la música.⁸⁴ Sin embargo, esta hostilidad también ha cedido a cierto grado de aceptación e incluso respeto entre estos mismos sectores. En 1983, esta transición se hizo evidente cuando los artistas de autobuses aceptaron una invitación para visitar la “ciudad letrada”.

En agosto de ese año, “Yoyo”, “Monchi” y otros 28 pintores participaron en una exhibición de sus obras en el Museo de Arte Contemporáneo, la galería pública más prestigiosa del país.⁸⁵ Un portavoz de la Caja de Ahorros, que ayudó a patrocinar el evento, describió las obras de arte expuestas como “auténticamente panameñas”, declarando: “Son las ideas y sentimientos... de nuestro pueblo, las que inspiran tales creaciones”.⁸⁶ La respuesta de la prensa panameña fue aún más efusiva. Un artículo describió las pinturas como “nuestro más auténtico folklore”, mientras que otro sugirió que las piezas reflejaban “lo que somos ahora como nación”.⁸⁷ Los panameños empezaban a darse cuenta, como Arosemena afirmó en 1974, que el “medio urbano está impreg-

⁸¹ Melgar, entrevista por el autor.

⁸² Vic Canel, “Móviles obras de arte”, en *Panama Canal Review* (otoño 1972), pág. 20–22.

⁸³ La Ley 14 es una ley general que regula el transporte terrestre de pasajeros en Panamá. Esta ley, aprobada en 1993, incluye disposiciones en cuanto a la música y a la decoración de los autobuses.

⁸⁴ Julio Ernesto Córdoba V. y Julio Ernesto Córdoba C., *Disposiciones legales y reglamentarias sobre el transporte terrestre en Panamá* (Panamá: Pérez y Pérez, 1993).

⁸⁵ Homenaje a un arte popular, del 23 de agosto al 20 de septiembre de 1983, Archivo del Museo de Arte Contemporáneo, Panamá.

⁸⁶ Carlos I. Arjona, subgerente general de la Caja de Ahorros, Discurso, 23 agosto 1983, Archivo del Museo de Arte Contemporáneo.

⁸⁷ Bertalicia Peralta, “Temas de hoy sobre el ‘arte popular’”, en *La República* (26 julio 1983); y Agustín del Rosario, “De parte interesada”, en *Matutino* (4 julio 1983), Archivo del Museo de Arte Contemporáneo.



nado de elementos folklóricos”.⁸⁸ Por lo tanto, los autobuses se convirtieron, de cierta forma, en un símbolo del país o, en las palabras de “Monchi”, en “algo muy típico de Panamá”.⁸⁹ Más importante aún, el estilo e implicaciones de los autobuses se estaban haciendo cada vez más evidentes en muchas otras partes del Istmo. En efecto, otros grupos e incluso la élite se estaban apropiando de la estética afrocaribeña y haciéndose, como los autobuses, “100% prity”.

CONCLUSIÓN

Actualmente, el Instituto Panameño de Turismo presenta a Panamá como una sociedad multiétnica, con los mismos temas y colores tropicales de los autobuses manifiestos en sus folletos. Loros, playas y palmeras dominan esta propaganda, todo sugiriendo un estrecho vínculo con el mundo caribeño, con su naturaleza opulenta y su diversidad lingüística y cultural. En una publicación en inglés, Panamá es descrito como la “encrucijada de las culturas del mundo”.⁹⁰ Otro panfleto promueve lo que describe como “etnoturismo”, advirtiendo: “Trasladándose a las diversas provincias de manera aérea o terrestre, usted decide cuál etnia o comarca conocerá de primero”.⁹¹ Los autobuses y sus diseños mismos han aparecido en esta literatura y, en efecto, se han convertido en un medio comercial para el país, incluso hoy en día a pesar de que la tradición se encuentra en evidente deterioro.⁹² Éstos y otros aspectos de la cultura variada del Istmo han desplazado, hasta cierto punto, a los héroes de la “ciudad letrada” ya que Panamá ya no se representa a sí misma como una sociedad estrictamente hispana.

Esta realidad se hizo evidente en el Museo del Hombre Panameño, dirigido por el Estado y fundado en 1976. Durante casi dos décadas, el museo ofrecía exhibiciones de los principales grupos étnicos de Panamá, incluyendo la población afroantillana del país. Otro museo, establecido en 1980, se dedica por completo a este importante grupo.⁹³ Si bien esta clase de reconoci-

⁸⁸ Arosemena, “Algunas consideraciones”, pág. 13.

⁸⁹ Hormi, entrevista por el autor.

⁹⁰ Instituto Panameño de Turismo, *Panama, Facts & Information* (Panamá: Instituto Panameño de Turismo, s. f.), pág. 4.

⁹¹ Instituto Panameño de Turismo, *Disfruta Panamá 7: 1* (s. f.), pág. 1.

⁹² Para un ejemplo del uso de los autobuses en la literatura turística, véase Instituto Panameño de Turismo, *Panama, Facts & Information*, pág. 8.

⁹³ *Museo Afroantillano de Panamá* (Panamá: Instituto Nacional de Cultura, s. f.).



mientos de la diversidad han aparecido en círculos oficiales, parecen estar aún más manifiestos en el sector privado. Como observó Gerardo Maloney, los últimos 30 años han sido testigos de un incremento dramático de organizaciones, conferencias, eventos culturales y activismo negro cuyo objetivo principal es tratar el prejuicio racial. Entre sus victorias se incluyen la reciente designación del 30 de mayo como el Día de la Etnia Negra y algunas de las primeras leyes panameñas relacionadas con la discriminación.⁹⁴ Algunos comerciantes también han demostrado una extraordinaria aceptación de la pluralidad cultural, quizá por su entendimiento de la comerciabilidad de esta idea. Un negocio turístico prominente actual se llama “My name is Panama”. La empresa, cuyo logotipo aparece casi exclusivamente en inglés, luce un autobús extravagantemente decorado en el techo de su tienda en Vía España. De esta manera, los artistas de autobuses y otros elementos populares han afectado el curso del nacionalismo, como lo sugiriera Mallon y otros teóricos de la identidad.



Autobús del negocio “My name is Panama” (“Me llamo Panamá”) en la Vía España, Ciudad de Panamá (fotografía del autor)

⁹⁴ Gerardo Maloney, “Los afroantillanos en Panamá: aportes y contribuciones a la vida nacional”, en Ileana Gólcher, editora, *Este país, un canal: encuentro de culturas* (Panamá: PNUD, 1999), págs. 63–75.



No obstante, la influencia de la “ciudad letrada” todavía es muy evidente. Panamá sigue siendo una nación predominantemente mestiza. Es más, según el Instituto de Turismo, el 62 por ciento de los panameños pueden ser clasificados dentro de esta categoría, mientras sólo el 14 por ciento son considerados africanos.⁹⁵ Sin embargo, los intelectuales populares han montado una perspectiva competitiva que incluso la intermitencia del Estado reconoce y explota para su propio beneficio. Este concepto surgió del revuelo de la modernización. Incorporó y explotó muchos aspectos de este proceso caótico y presentó la poderosa y creciente visión de Panamá como una sociedad multiétnica, sociedad con fuertes vínculos con el Caribe. La tradición del arte de los autobuses demuestra la naturaleza permeable del nacionalismo y, a la larga, su receptividad a la influencia de muchos sectores.



Detalle por Armando Robinson, buen ejemplo de autoafirmación artística
(fotografía del autor)

⁹⁵ Instituto Panameño de Turismo, *Panama, Facts & Information*, pág. 5.