

Patricia Pizzurno. **PANAMA EN LA ENCRUCIJADA DEL MUNDO**  
(Siglos XVI-XXI) *En publicación seriada: TAREAS.* Número 116, enero-abril  
2004. 93-116. Centro de Estudios Latinoamericanos, (CELA), "Justo Arosemena",  
Panamá, R. de Panamá

## **PANAMA EN LA ENCRUCIJADA DEL MUNDO\*** (Siglos XVI-XXI)

**Patricia Pizzurno\*\***

### **El tránsito durante la época hispana**

Mil años antes de que el navegante genovés al servicio de la corona de Castilla, Cristóbal Colón, descubriera casualmente el Nuevo Mundo y esta masa continental entrara de lleno en la geopolítica europea, los indígenas de Mesoamérica y Sudamérica ya utilizaban nuestro territorio como un corredor de sus circuitos comerciales. La condición de Istmo y su posición geográfica como puente sellaron muy pronto el destino inexorable de nuestra franja territorial e hicieron de esta sección del continente un cruce de caminos, un pasillo, una ruta de paso.

Doce años después de que Rodrigo de Bastidas recorriera parte del litoral atlántico del istmo de Panamá en 1501 y que al año siguiente el propio Colón completara este recorrido en su cuarto viaje, Vasco Núñez de Balboa descubrió el Mar del Sur, en septiembre de 1513. Entonces se corroboró que esta porción de tierra no era el Oriente, sino un nuevo mundo que se interponía entre Europa y Asia, y fue entonces también que el istmo de Panamá entró de lleno en la órbita europea de la mano del océano Pacífico.

Nuestro territorio se convirtió en el paso obligado para alcanzar el otro mar y llegar a las islas de la Especiería que, 20 años después del primer viaje colombino, aún continuaba siendo la máxima aspiración de la corona castellana.

Desde entonces y hasta la ruptura del pacto colonial en 1821, el istmo de Panamá fue con desigual intensidad centro de enlace, de comunicaciones marítimas, del comercio y el epicentro de las rutas de navegación del imperio. La geografía cumplió un papel fundamental en tan destacada misión pues los escasos 80 kilómetros que a través de nuestro territorio separan ambos mares, hicieron de Panamá el puente del imperio. Su importancia para la corona se puso tempranamente de manifiesto con la instalación del Tribunal de Real Audiencia en 1538. Nuestro Istmo desempeñó un variado abanico de servicios que fueron desde su utilización inicial como trampolín o plataforma para el descubrimiento y conquista de nuevos territorios, sobre todo por el lado del Pacífico, hasta centro y surtidero del comercio americano gracias al establecimiento de las Ferias de Tierra Firme cuyas sedes fueron Nombre de Dios entre 1544 y 1595 y Portobelo entre 1597 y 1739. Incluso, durante el siglo XVIII fue base de destacamentos militares encargados de impedir el acceso de los enemigos de España a los mares del sur, después que las

reformas borbónicas reconvirtieron el papel de nuestro territorio dentro del ordenamiento imperial.

El 15 de agosto de 1519, Pedrarias Dávila fundó la ciudad de Panamá, que fue el primer asentamiento español sobre el Mar del Sur, con el propósito de extender la conquista y, fundamentalmente, de contar con un centro de operaciones para hallar el ansiado estrecho de mar que permitiera alcanzar la Especiería.

Aunque el estrecho de mar no se encontró, la fundación del nuevo asiento no fue en vano porque las expediciones organizadas desde la ciudad de Panamá dieron como resultado el descubrimiento y conquista de Nicaragua y el Perú. La ausencia de un estrecho por esta sección del continente obligó a España a utilizar el Istmo como la ruta de paso hacia el otro mar, máxime cuando el estrecho de Magallanes descubierto en 1520, distante de las rutas de navegación del imperio, y de difícil acceso, no llenó las expectativas de la Corona. Por ello, en 1529 se habló por primera vez de construir un canal utilizando las aguas del río Chagres, el Nilo o el Mississipi panameño. Fue Alvaro de Saavedra Cerón, un lugarteniente de Hernán Cortés, quien vislumbró esta posibilidad. Carlos V se entusiasmó con la idea y encomendó sucesivos estudios que realizaron Gaspar de Espinosa y Pascual de Andagoya arribando a conclusiones antagónicas.

Las fabulosas riquezas del imperio inca que comenzaron a fluir hacia España a través de Panamá después de 1533 pusieron fin a la Castilla de Oro de Balboa y Pedrarias, y le asignaron nuevas funciones a nuestro Istmo sellando su destino de ruta de tránsito, al tiempo que le otorgaron un renovado protagonismo dentro del ordenamiento imperial. Adscrito administrativamente al Virreinato del Perú y convertido en paso obligado entre España y El Callao, Panamá fue desde entonces el camino seguido por los miles de españoles que pasaron a Lima atraídos por esta primera fiebre del oro, así como de las tropas realistas de guarnición en las posesiones del Pacífico sudamericano, de las manufacturas europeas rumbo a sus mercados compradores y de los negros esclavos y, en dirección opuesta de los metales preciosos altoperuanos rumbo a la Casa de la Contratación de Sevilla y de los productos naturales como cueros, lanas, grana cochinilla, hierbas, zarzaparrilla, algodón, etc.

En 1543 se instauró el Sistema de Flotas y Ferias que organizó el recio monopolio comercial con las colonias con el doble propósito de, por una parte, surtir a la metrópoli del oro y la plata, así como de materias primas y, por la otra, abastecer los mercados americanos con productos manufacturados procedentes de Europa y negros esclavos del Africa. Gracias a las ferias nuestro territorio se convirtió en la sede espacial del complejo comercial más grande del Nuevo Mundo y, más que nunca, adquirió valor estratégico para la Corona. Primero Nombre de Dios, el puerto atlántico más importante de las Indias hasta 1595, y después Portobelo, fueron el epicentro de una actividad mercantil de tal envergadura cuyas ramificaciones alcanzaron a casi todo el sur del continente. En tanto que la ciudad de Panamá considerada el segundo puerto en importancia del Pacífico, después de Callao, era la base administrativa de este próspero complejo mercantil.

En buena medida este trasiego de mercaderías fue responsabilidad de los peruleros, los factores de los afortunados comerciantes peruanos, encargados de hacer llegar la manufactura europea a la Presidencia del

Ecuador, a la Nueva Granada, a Charcas, a la Capitanía General de Chile y al Río de la Plata, donde en la ciudad-puerto de Buenos Aires sobre la vertiente atlántica, se originaba un nuevo circuito comercial que en la segunda mitad del siglo XVIII vino a sustituir al eje mercantil Panamá-Portobelo.

De manera que las bisagras bien aceitadas del comercio de las Ferias de Tierra Firme desbordaron los límites del Virreinato del Perú y atenuaron los mercados del subcontinente. Otro tanto ocurrió con las colonias de América Central que frecuentemente utilizaron los puertos panameños como la vía de entrada y de salida de artículos manufacturados y de productos naturales, respectivamente.

La importancia de nuestro territorio se pone de manifiesto una vez más al tener en cuenta que por aquí circuló más de la mitad de los metales preciosos que nutrió la economía europea del siglo XVI, así como las dos terceras partes de las importaciones españolas totales entre 1581 y 1660. El oro y la plata que llegaron a la Península a través de Panamá, sirvieron para perfeccionar las teorías mercantilistas, robustecer los resortes del incipiente capitalismo de la sociedad burguesa, financiar las guerras de los Habsburgo españoles contra sus archienemigos en Europa y finalmente también provocaron la revolución de los precios que experimentó España como afirma Earl J. Hamilton.

Pero eso no fue todo. A través de Panamá, la Corona logró organizar su mejor comunicación con el Pacífico centroamericano. Sin alcanzar ni remotamente el volumen y la importancia de las relaciones sureñas, el contacto con los territorios centroamericanos revela que el Chagres fue el puerto de embarque del oro hondureño-guatemalteco a mediados del siglo XVI, del bálsamo salvadoreño, el cacao de Sonsonate y el añil rumbo a España. A su vez, la ciudad de Panamá recibía esclavos indios y las mulas necesarias para el tránsito transístmico de Nicaragua y Choluteca en Honduras, a través del camino mulero, así como sebo, carne y otros enseres de Costa Rica. En la segunda mitad del siglo XVI y durante todo el XVII, el comercio con Centroamérica representaba aproximadamente el 21 por ciento del volumen total de las transacciones realizadas desde la ciudad de Panamá con destino al Pacífico, en tanto que el restante 79 por ciento era con Sudamérica sobre todo con el Perú.

En definitiva, el tráfico de pasajeros, de mercaderías, de metales preciosos, de esclavos indios de Centroamérica y negros de Africa y hasta de productos naturales en una y otra dirección, fueron el impulso vital de nuestro Istmo durante los casi tres siglos de dominio colonial.

Los intercambios comerciales provocaron que los extranjeros se sintieran especialmente atraídos por nuestro territorio, pese a las reales cédulas que prohibían su ingreso en las Indias, así como el riguroso monopolio comercial que implantó España en el Nuevo Mundo donde además aplicó la teoría del *Mare Clausum*. Los extranjeros privados de las enormes riquezas americanas adoptaron dos posturas: 1) dedicarse al corso, a la piratería y al contrabando, y 2) ingresar subrepticamente en América con el fin de establecerse.

En el primer caso, se recuerdan los tempranos ataques de los corsarios ingleses, entre ellos Francis Drake que en 1595 destruyó Nombre de Dios y provocó el traslado de la Feria a Portobelo, y en el siglo XVII, el asalto del pirata Henry Morgan que casi siete décadas más tarde logró lo que parecía imposible: atravesar la ruta de tránsito y alcanzar el océano Pacífico donde destruyó la opulenta ciudad de Panamá lo que provocó su traslado al actual

emplazamiento en 1673. En el segundo caso, se trataba de una inmigración generalmente saludable aunque prohibida. Para tener una idea aproximada de esta situación diremos que, según el Informe de la Real Audiencia, en 1607 existían en la ciudad de Panamá 548 vecinos, 53 de los cuales eran extranjeros, es decir poco menos del 10 por ciento de los habitantes blancos, hombres y propietarios, pues para adquirir la condición de vecino se necesitaba poseer estas características.

Los españoles recalaron en nuestro territorio atraídos por las facilidades de hacer fortuna rápidamente con el comercio, pese al peligro real de perder la vida antes de adquirirla. Nombre de Dios, Portobelo y la misma ciudad capital tenían fama de ser “sepultura de españoles” por la insalubridad del clima. Otro peligro no menos terrible eran, como ya mencionamos, los ataques de los corsarios y piratas célebres por su crueldad. Como si fuera poco, los llamados caminos coloniales: el Camino de Cruces y el Camino Real, por los cuales se realizaba la comunicación entre uno y otro mar eran difíciles, escarpados, costosos y arriesgados. Allí operaban las bandas de negros cimarrones aliadas con los extranjeros que asaltaban las recuas de mulas.

Pese a todos estos obstáculos, la Corona mantuvo a Panamá como el puente predilecto con el Pacífico, aunque el istmo hondureño-guatemalteco, que Pierre Chaunu denomina “la gran realidad secundaria”, le disputó tenazmente la supremacía. Este conjunto con los puertos de Amatique y Puerto Caballos sobre el Atlántico y Sonsonate sobre el Pacífico intentó, aunque sin éxito, reemplazar a Tierra Firme como enlace entre el Perú y Sevilla y como sede de las Ferias.

Otro aspecto interesante y poco conocido es la función que cumplió Panamá respecto al Oriente. En 1579, la Corona autorizó a los puertos de El Callao y Panamá a comerciar directamente con las Filipinas y la China. Pese a la larga travesía y a los peligros que la misma entrañaba, los comerciantes propiciaron estos viajes seducidos por las ganancias que superaban el 500 por ciento. Además de estas empresas comerciales, Panamá también sirvió para otro tipo de contactos como, en 1580, cuando Gonzalo de Ronquillo organizó desde nuestro territorio una expedición para repoblar las Filipinas. Sea como fuere, lo cierto es que las relaciones directas con el Oriente no prosperaron y muy pronto la Corona las prohibió al comprobar el gran volumen de contrabando que se filtraba. De manera que estas transacciones se hicieron en forma indirecta a través del galeón de Manila que llegaba a Acapulco y de allí continuaba el viaje hacia el Perú.

Durante el siglo XVIII, ideológicamente ilustrado y comercialmente decadente, prosperaron las célebres bandas de contrabandistas de Coclé capitaneadas por los ingleses de Jamaica en contubernio con los criollos y algunas autoridades españolas.

Utilizando el río Coclé del Norte, los ingleses se internaban en el Océano Pacífico con su célebre bandera *La Yegua del Mar del Sur* y, desde su base de operaciones en Natá, inundaban las posesiones españolas con productos de ilícito comercio. Pese a que estas bandas denominadas la Sacra Familia, el Apostolado de Penonomé y la Real Jurisdicción de Natá fueron desarticuladas por el gobernador Dionisio de Alcedo y Herrera, lo cierto es que los criollos continuaron vinculados al comercio con Jamaica. Esto demuestra a las claras que Panamá no fue solo el puente del imperio español, sino también de los extranjeros para sus correrías de un mar a otro.

Hasta la tercera década del siglo XVIII, nuestro territorio fue el enlace primordial del comercio ultramarino español, pese al intenso contrabando que realizaban los franceses desde Saint Domingue, Martinica y Guadalupe, los

ingleses desde Jamaica y los holandeses desde Curacao y que terminó por extinguir el sistema de Flotas y Ferias en 1739 después del ataque del almirante Edward Vernon a Portobelo. Agotado el modelo de las Ferias no solo por el comercio ilícito sino también por los aires renovadores de los Borbones españoles, el Istmo dejó de ser sede del evento mercantil y también fue sustituido por el Cabo de Hornos como puente entre España y el Pacífico sudamericano.

Perdidos sus impulsos vitales que eran el comercio y el tránsito, Panamá se vio obligado a reconvertir temporalmente su modelo económico transitista y terciario, para comenzar a mirar hacia el interior del Istmo. Durante la segunda mitad del siglo ilustrado, muchos extranjeros abandonaron nuestro suelo en virtud de la mengua del tráfico, mientras los criollos de la ruta de tránsito se trasladaron al interior aunque no renunciaron a la ancestral práctica del contrabando.

Por estas fechas comenzó a definirse el grupo criollo que adquirió conciencia de clase y que sería el responsable de llevar adelante la independencia de España el 28 de noviembre de 1821. Se trataba de comerciantes que en su afán por controlar las escasas rendijas de poder que les ofrecía la Corona, se nuclearon en torno al Cabildo de la ciudad de Panamá. Tardíamente permeado por las ideas de la Ilustración, hacia la octava década del siglo en un memorial dirigido al Consejo de Indias, el grupo abogó por el fomento de la agricultura gracias al estímulo de una política de poblamiento y a la importación de instrumental adecuado, así como la habilitación de caminos, la autonomía monetaria, el establecimiento de un Consulado de Comercio y la apertura de los puertos.

España hizo oídos sordos a estas demandas hasta 1808 cuando, a raíz de la invasión napoleónica a la península Ibérica y de las abdicaciones de Bayona, autorizó la apertura de nuestros puertos al comercio con las naciones neutrales y amigas. Esta medida se tradujo en un despegue económico sin precedentes para los criollos. Apenas habían comenzado a saborear las mieles de la prosperidad cuando dos años más tarde, los independentistas chilenos y bonaerenses cerraron la ruta del Cabo de Hornos, gracias a lo cual nuestro territorio recobró su función de puente y de enlace con España y su destino transitista suspendido seis décadas atrás.

El intenso tráfico comercial, no siempre lícito, que se dio a través de la ruta de tránsito tendría consecuencias de largo alcance. Por una parte, me atrevo a afirmar que retrasó en más de una década el proceso emancipador, pues los criollos enriquecidos gracias a las medidas adoptadas por la metrópoli no tenían ningún interés en vincularse con el movimiento independentista y, por la otra, dio lugar a conmovedoras manifestaciones de lealtad hacia la Madre Patria tales como el envío de jugosos donativos para desalojar a los franceses, así como la organización en nuestro territorio de batallones que lucharon junto a las tropas realistas en Sudamérica. El premio por tanta fidelidad fue la instalación provisional del Virreinato de la Nueva Granada en Panamá en 1813. Pero la apertura de los puertos propició un intensísimo contrabando con Jamaica lo que, en definitiva, dio al traste con el libre comercio y llevó a la Corona a clausurar el puerto del Chagres en 1816. A partir de este año la lealtad de los criollos hacia Fernando VII comenzó a resquebrajarse, máxime cuando la Constitución liberal de 1812 era violada a ojos vistas.

Es indudable que esta decisión marcó el inicio de una nueva etapa en la que empezaron a germinar lentamente las ideas de libertad e independencia. El lustro que va desde 1816 a 1821, y que ha sido escasamente estudiado, fue

decisivo para operar un cambio de mentalidades, definir las ideas emancipadoras, organizar un plan estratégico y delinear otros canales de satisfacción para el grupo criollo.

### **La ruta de tránsito durante el siglo XIX**

El 28 de noviembre de 1821, después de completar el soborno de las tropas realistas, los criollos de la capital rompieron el pacto colonial que los había mantenido atados a España durante tres siglos y se unieron voluntariamente a Colombia. Pero, contrariamente a lo que se piensa, no lo hicieron a ciegas ni a la espera de lo que esta República pudiera ofrecerles, sino que llegaron a la unión con un proyecto de país para la ruta de tránsito claramente estructurado que, *mutatis mutandis*, fue el mismo que planteó el grupo dominante 82 años más tarde, en 1903, con el canal como eje central y que se mantiene en la actualidad. Ese proyecto contemplaba la apertura de los puertos panameños para el tráfico con todas las naciones del mundo y de todos los efectos de comercio, libres de gravámenes; la transformación de Panamá en un país anseático bajo el amparo de las naciones marítimas de la época como Gran Bretaña, Francia y EEUU y la construcción de una vía interoceánica que podía ser una carretera, un ferrocarril, un canal o una vía mixta.

La independencia de España fue un golpe incruento, sin guerras ni enfrentamientos. A diferencia del resto de América donde se luchó durante muchos años, en Panamá las tropas realistas fueron sobornadas por los criollos. La razón de esta divergencia es sencilla: nuestra independencia la realizaron comerciantes y no militares. Acá no hubo Bolívars, ni San Martines, ni Sucre, ni O'Higgins, ni Artigas porque nuestro grupo dominante era esencialmente comerciante y no militar y utilizó el arma que mejor conocía: el dinero. Como bien dijo Justo Arosemena: "intrigas y oro fueron nuestras armas".

La unión a Colombia no operó las transformaciones que esperaban los panameños de la ruta de tránsito ni varió las comunicaciones erráticas que existían entre Panamá y la capital de la República. Bogotá, la cabeza administrativa de la nación, vivió de espaldas a los requerimientos del Istmo y no satisfizo los anhelos del grupo dominante.

Por aquellos días de la recién estrenada unión, Colombia se encontraba embarcada en el proyecto emancipador del Ecuador, del Perú y del Alto Perú y no estaba en capacidad de atender las demandas de los comerciantes panameños; pero la situación no varió cuando la batalla de Ayacucho, en 1824, puso punto final a las guerras independentistas. En las siguientes décadas, una política comercial desacertada o quizás la ausencia de ella, así como las contradicciones políticas en Colombia y el insistente anhelo de la neutralidad de la ruta de tránsito en Panamá, fomentaron el descontento y la frustración en el Istmo y condujeron a los movimientos separatistas de 1830, 1831 y sobre todo el de 1840 liderizado por Tomás Herrera durante el cual se creó el Estado Libre del Istmo. Este último obedeció al desencanto que sentían los comerciantes de la ruta de tránsito por las permanentes guerras civiles que frenaban el giro comercial generando más pobreza, así como por la postergación de su anhelado proyecto de país.

Es más, hacia 1861, durante la vigencia del Estado federal y en el contexto de una nueva guerra civil, los notables de Chiriquí y Veraguas intentaron separarse de la Confederación Granadina y convertir al Istmo en un protectorado de Estados Unidos, Francia e Inglaterra, seguramente siguiendo

la propuesta realizada por Justo Arosemena cuatro años antes al Congreso de la Confederación y que también perseguía ponerle freno al desembarco de tropas estadounidenses a lo largo de la línea del ferrocarril por la interpretación unilateral del Tratado Mallarino-Bidlack.

Otro aspecto a tener en cuenta es el de las diferencias estructurales entre las ciudades de Bogotá y Panamá que se exacerbaron a partir de la segunda mitad del siglo XIX al calor de la coyuntura imperante en la ruta de tránsito. Bogotá era y es una ciudad andina prisionera de su geografía. Alojada en un valle enclavado en la cordillera, de espaldas a las influencias extranjeras, atada culturalmente al pasado y a los modelos coloniales, no tenía puntos de analogía con la capital del Istmo. Por su parte, Panamá vivía volcada al mar, abierta a las influencias foráneas, al mundo de fuera desde donde le llegaba su impulso vital. A diferencia de Bogotá donde las actividades comerciales no eran bien vistas por los grupos más conservadores de aquella sociedad ultramontana, en nuestro territorio el comercio era la actividad por excelencia de los grupos dominantes. Al igual que los ingleses éramos y somos un pueblo de tenderos.

Estas diferencias se ahondaron aún más a raíz de la fiebre del oro a partir de 1848 cuando la ruta Chagres-Panamá comenzó a recibir a más de 20.000 viajeros por año. La ciudad de Panamá, con una población de aproximadamente 5.000 almas, se vio conmocionada por las hordas de aventureros rumbo a California que alteraron todos los órdenes de la vida. En Bogotá se pensaba que en el Istmo se había arraigado un “cosmopolitismo de pésimo gusto” y, como si fuera poco, la fiebre del oro provocó la construcción del ferrocarril transístmico por parte de una empresa privada estadounidense entre 1850 y 1855, que importó mano de obra principalmente de China, de las Antillas y de Cartagena, lo que sirvió para que Panamá también fuera conocida en la capital de la República como “el Departamento negro”.

De la mano de los norteamericanos la ruta de tránsito recuperó su natural función y comenzó a mirar hacia el norte para convertirse en el Istmo de Nueva York como afirma Figueroa Navarro. La fiebre del oro es uno de los dos hitos del transitismo panameño en el siglo XIX y el ferrocarril su máxima expresión. Fue además, la primera gran inversión de capital extranjero que recibimos. Construido con el propósito de agilizar las comunicaciones internas entre las costas de EEUU como un puente ístmico, fue el primer ferrocarril que unió dos océanos y que atravesó un continente. De alguna manera, también selló el destino de cruce de caminos de nuestro territorio como una premonición de la construcción del canal.

Dentro de este contexto, el temor de que Panamá se separara de Colombia dio lugar a dos propuestas ante el Congreso colombiano. Por una parte, el diputado Romualdo Liévano propuso en abril de 1849 venderle este territorio a EEUU antes de que se oficializara la anexión sin beneficio alguno para la Nueva Granada y, por la otra, Justo Arosemena retomó una cara aspiración de los notables cual era convertir a Panamá en un Estado Federal Soberano. Los treinta años de federalismo que van desde 1855 a 1885, representan el ensayo político más extraordinario del siglo XIX, pese a que no siempre fue una experiencia satisfactoria en virtud de factores tales como la inexperiencia política, las dificultades económicas, la resistencia de las compañías extranjeras para pagar impuestos, la insatisfacción social de amplios sectores de la capital y el interior, las guerras civiles importadas de Colombia con la velocidad de la

luz y la prepotencia de los aventureros norte americanos que influenciados por la filosofía del Destino Manifiesto estimularon los enfrentamientos como el incidente de la Tajada de Sandía en 1856 y el consiguiente intervencionismo militar en la ruta de tránsito por parte de EEUU aupado por el artículo 35 del Tratado Mallarino-Bidlack de 1846.

La fiebre del oro tocó a su fin en nuestro territorio en 1869 cuando se inauguró el ferrocarril transcontinental que unía Nueva York con San Francisco. La prosperidad que se había iniciado tímidamente en 1848 para crecer en forma vertiginosa en los años subsiguientes, culminó abruptamente dos décadas más tarde cuando la infraestructura creada para atender, alimentar, alojar y servir a los viajeros quedó prácticamente inutilizada. A falta de viajeros, el ferrocarril transistmico incrementó el trasiego de mercaderías y de productos naturales de Centroamérica rumbo a sus mercados compradores. Uno de sus negocios más lucrativos fue el transporte de armas que alimentaron las guerras del Pacífico sudamericano, así como el acarreo de todo tipo de bienes y productos de contrabando. Mientras el ferrocarril adquirió esta nueva modalidad de subsistencia, los comerciantes de la ruta transistmica languidecían a raíz de la interrupción del tránsito. Hubo que esperar aún una década hasta 1879 para que el viejo sueño de principiar la construcción de un canal cobrara nuevo ímpetu gracias a la firma de la Convención Salgar-Wyse entre una compañía privada francesa y el gobierno de Colombia.

De esta manera, llegamos al segundo momento culminante del transitismo panameño en el siglo XIX. De la mano de Ferdinand de Lesseps, el Gran Francés, el héroe de la jornada de Suez que llevó a la cúspide de su prestigio a una Francia que en 1869 no atravesaba su mejor momento, llegó la segunda gran inversión de capital extranjero a nuestro territorio. Lesseps buscó revivir la epopeya de Egipto en el valle del Chagres, pero su intento terminó en un estrepitoso fracaso seguido de uno de los mayores escándalos financieros de la historia francesa.

Entre 1880 y 1888, nuestro territorio vivió del espejismo del futuro canal, al punto de que el fin del Estado Federal en 1885 pasó casi desapercibido. Pero tres años más tarde cuando se produjo el colapso de la Compañía Universal, el Istmo se estremeció. De esta manera tan frustrante en lo político y en lo económico se cerró la octava década del siglo XIX en Panamá. Aunque en 1894 nació la Compañía Nueva del Canal con el propósito de salvar la concesión ya no era un secreto para nadie que los franceses no estaban en capacidad de culminar la obra. Entonces las miradas confluyeron hacia el norte en busca de la tabla de salvación de la nación que más beneficios obtendría del canal. Sin embargo, para entonces, EEUU aún no estaba preparado para asumir la construcción de la vía. Básicamente dos razones entorpecían su política canalera, a saber: por una parte, el Tratado Clayton-Bulwer, firmado con Inglaterra en 1850 y que le impedía construir un canal en forma exclusiva y, por la otra, el desconocimiento de cuál era la mejor ruta para la excavación de la vía interoceánica.

Por su parte, Colombia atravesaba uno de los momentos más negros de su historia. Fracasado el proyecto de la Regeneración de Rafael Núñez, con un papel moneda desvalorizado, con una deuda externa que orillaba los 20 millones de dólares, con el crédito bloqueado en el extranjero y minada por las guerras civiles entre liberales y conservadores, el panorama no podía ser peor. En estas circunstancias, nuevamente se comenzó a hablar de la venta del

Istmo a EEUU como el único camino que disponía la República para evitar la bancarrota. A comienzos de 1899, el periódico *El Sumapaz de Fusagasugá* propuso que Colombia le ofreciera nuestro territorio a EEUU a cambio de cien millones de dólares que se utilizarían de la siguiente manera: 20 millones para el pago de la deuda externa; 30 para recoger el papel moneda y los 50 restantes para la construcción de un ferrocarril desde Puerto Colombia a Bogotá. Pero los panameños no deseábamos ser vendidos y sólo aspirábamos a que el Istmo fuera el emplazamiento del canal. Nuestra única pretensión era garantizar la perenne actividad comercial de la ruta de tránsito. La propuesta de vendernos causó estupor entre la *intelligentsia* panameña de la época y figuras de la talla de Carlos A. Mendoza, Pablo Arosemena, Luis De Roux, León A. Soto y Francisco Ardila respondieron airadamente a través de *El Autonomista* y *El Lápiz*. Fue en esta oportunidad cuando Francisco Ardila señaló con justa indignación “no somos parias para que se nos venda y cuando queramos amos para que nos gobiernen nos los daremos nosotros mismos”.

La sola idea de que en Colombia se especulara abiertamente con la venta de nuestro territorio para la solución de los graves problemas que aquejaban al país, es la clave para comprender que Panamá no era considerado parte integrante del territorio nacional y su pérdida no se percibía como la desmembración de la República. Parece evidente que no existía un sincero sentimiento de pertenencia y que Panamá no formaba parte del ente nacional. Pensemos, por un instante solamente, si hubiese sido posible que en lugar del Istmo se planteara la venta de Antioquia o el Cauca. Desde ya les digo: imposible.

Pero Panamá era otra cosa, era un añadido, un apéndice en el mapa sudamericano como ya lo había hecho notar Justo Arosemena medio siglo antes cuando señaló que la geografía misma decía que allí comenzaba otra realidad. Panamá era un territorio levantisco siempre dispuesto a la separación, según el gobierno de Bogotá.

Aunque Gabriel García Márquez sostuvo hace un tiempo que Colombia era un país de identidad caribe hasta que la pérdida de Panamá lo condenó a una mentalidad andina, lo cierto es que la separación de nuestro Istmo la decidió el Congreso de Bogotá actuando con una mentalidad netamente andina y no caribe.

### **La culminación del modelo terciario**

Cuando se inauguró el siglo XX en plena guerra de los Mil Días, los panameños no esperaban de Colombia más que la firma de un tratado con EEUU para la construcción de un canal. Y eso fue precisamente lo que les negó el Congreso andino de Bogotá. Haciendo gala de una miopía política extraordinaria, de una total insensatez, de un desconocimiento absoluto de la realidad istmeña así como de la posición del gobierno de Washington, creyendo que la cuestión canalera se decidía en el Capitolio de Bogotá y no en la Casa Blanca como señala Raimundo Rivas, los senadores rechazaron el Tratado Herrán-Hay el 12 de agosto de 1903, sin sospechar que ponían en funcionamiento una trilogía de intereses encontrados panameño-franco-estadounidenses que culminó con la separación definitiva. Para entonces el gobierno norteamericano en plena carrera imperialista, había allanado el camino para la construcción del Canal cuando en noviembre de 1901 firmó con Inglaterra el tratado Hay-Pauncefote que sustituyó al Clayton-Bulwer. Igualmente, había llegado a la conclusión de que Panamá era superior a la ruta de Nicaragua, principalmente

porque el tránsito sería más corto y porque el canal costaría casi 60 millones de dólares menos. Como si fuera poco, el presidente Theodore Roosevelt soñaba con una marina estadounidense liderizando los dos mares y un canal en medio que era la clave del equilibrio naval, comercial y estratégico de la nación.

Quince días después del surgimiento de la República de Panamá, EEUU y la nueva entidad firmaron la Convención del Canal Istmico, mejor conocido como Tratado Hay-Bunau Varilla que prácticamente enajenó todo el territorio nacional a los intereses del canal y dio lugar a las más encarnizadas luchas nacionalistas del siglo pasado. En este punto deseo reiterar que, pese a todas las suspicacias que últimamente han despertado nuestros próceres, no existe discusión posible al afirmar que estos panameños de la ruta de tránsito demostraron que, equivocados o no, tenían un proyecto de país heredado de padres a hijos desde un siglo antes de entrar en la órbita de EEUU. Mucho antes de que esta nación fuese una potencia en busca de un canal, los notables panameños ya discutían las características de esa vía interoceánica que les garantizaría que el corredor panameño ocuparía un lugar en el comercio del mundo. El canal representaba la clave del tránsito y la diferencia entre hacer de Panamá una nación volcada al sector primario o un centro de economía terciaria. Como lo definió en 1902 Ricardo Arias, en carta dirigida a Juan Bautista Pérez y Soto, la construcción de un canal era cuestión de vida o muerte y la alternativa era: “o Canal o ... emigración” para los comerciantes de Panamá, pues si no se construía se condenaba al Istmo a “eterna ruina”.

Y finalmente el sueño se hizo realidad en 1914 de la mano de los estadounidenses cuando se inauguró el Canal y nuestro territorio se convirtió en una de las principales avenidas del comercio del mundo, en puente entre Oriente y Occidente y sobre todo en el corredor marítimo de las costas de la Unión. El Canal selló el destino transitista de la ruta al tiempo que fomentó las contradicciones entre el interior del país y el eje Panamá- Colón, sin olvidar, claro está, que se convirtió en fuente permanente de las luchas nacionalistas.

A lo largo del siglo XX, el tránsito se fue perfeccionando con la creación de la Zona Libre de Colón, el establecimiento del sistema bancario, el centro financiero internacional, las actividades de seguro y reaseguro y más recientemente con la modernización de los puertos y la actual tecnología aplicada a las comunicaciones que han dado como resultado el desarrollo macro de la ruta de tránsito y la integración de esta porción de nuestro territorio a la sociedad global. Esta situación ha profundizado la brecha con el Panamá rural donde existen comunidades que aún permanecen incrustadas en el siglo XIX sin acceso a los servicios básicos como el agua potable o la luz eléctrica. Por eso, ya dueños del Canal, mientras transitamos por el siglo XXI el reto sigue siendo el mismo de hace un siglo: armonizar los dos Panamá que conviven en los escasos 78.000 kms<sup>2</sup> de nuestra geografía y que presentan niveles de progreso con 200 años de diferencia.

La riqueza derivada del tránsito ha sido y es exorbitante para un país pequeño como el nuestro pero, desafortunadamente, circula entre pocas manos fomentando la corrupción y atentando contra el desarrollo integral del país. Esa es una de las razones por las cuales casi el 40 por ciento de los panameños nacen descalificados, atezados por la pobreza y la ignorancia en hogares cuyos ingresos no superan los B./ 50 mensuales. Según el informe del PNUD, mientras el 20 por ciento más rico de la población tiene la capacidad para consumir más de la mitad de todo el ingreso nacional, el 20 por ciento

más pobre no llega a consumir el 3 por ciento. Estos contrastes y estas contradicciones han hecho de Panamá uno de los países del mundo con peor distribución de la riqueza donde el 20 por ciento más rico de la población percibe 42 veces más ingresos que el 20 por ciento más pobre.

Ojalá podamos revertir esta situación para que las palabras de Galileo Solís, “500 años de transitismo inútil”, plasmadas en la década de 1950, nunca se hagan realidad.

## **Bibliografía**

- Araúz, Celestino Andrés: “El istmo de Panamá en los siglos XVI y XVII”. *Historia de España y América*, Ediciones Mapfre, Madrid, 1990.
- Araúz, Celestino Andrés y Patricia Pizzurno: *El Panamá hispano (1501-1821)*. Ediciones La Prensa, Panamá, 1991.
- Araúz, Celestino Andrés y Patricia Pizzurno, *El Panamá colombiano (1821-1903)*. Ediciones Pribanco-La Prensa, 1993.
- Bennett, Ira: *History of the Panama Canal*. Washington D.C., 1915.
- Cardoso, Ciro F.S. y Héctor Pérez Brignoli, *Centro América. La economía occidental (1530-1930)*, Ed. Universidad de Costa Rica, 1983.
- Castellero Calvo, Alfredo: *La ruta transístmica y las comunicaciones marítimas hispanas. Siglos XVI al XIX*, Panamá, 1984.
- Céspedes del Castillo, Guillermo, *Lima y Buenos Aires*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Sevilla, 1947.
- Chauu, Pierre, *Sevilla y América. Siglos XVI y XVII*, Universidad de Sevilla, 1983.
- Figueroa Navarro, Alfredo, *Dominio y sociedad en el Panamá colombiano 1821-1903*, Panamá, 1978.
- Fisher, John R., *Relación económica entre España y América*,. Ed. Mapfre, Madrid 1991.
- Hamilton Earl J., *El tesoro americano y la revolución de los precios en España 1501-1650*, Barcelona, 1975.
- Jaén Suárez, Omar, *La población del istmo de Panamá del siglo XVI al siglo XX*. Impresora de la Nación, Panamá, 1978.
- Kemble, John Haskell, *The Panama Route (1848-1869)*. Berkeley, 1945.
- Lorenzo Sanz, Eufemio, *Comercio de España con América en la época de Felipe II*. Valladolid, 1980.
- Mack, Gerstle, *La tierra dividida. Historia del Canal de Panamá, otros proyectos de canal ístmico*, EUPAN, 1978.
- Mac Leod Murdo, *Historia socio-económica de la América Central española (1520-1720)*, Guatemala, 1980.
- Mc Cullough, David, *El cruce entre dos mares. La creación del Canal de Panamá*, México D.F., 1984.
- Mena García, María del Carmen, *La sociedad de Panamá en el siglo XVI*, Sevilla, 1984.
- Morales Padrón, Francisco, *Atlas Histórico Cultural de América*, Las Palmas de Gran Canaria, 1988.
- Pérez Herrero, Pedro, *Comercio y mercados en América Latina colonial*, Ed. Mapfre, Madrid, 1992.
- PNUD, UNFPA, UNICEF, UNESCO, OIT, OPS, CINUP, *Análisis conjunto del país: Panamá*, Sistema de las Naciones Unidas, 2000.
- Pizzurno, Patricia y Celestino Andrés Araúz, *Estudios sobre el Panamá republicano (1903-1989)*, Panamá, 1997.

- Pizzurno, Patricia y Celestino Andrés Araúz, *Historia de las relaciones entre Panamá y Estados Unidos. Una historia del Canal (1501-1903)*, Biblioteca de la Nacionalidad Panameña, Panamá, 1999.
- Pizzurno, Patricia, *Panamá en la encrucijada del Mar del Sur (siglos XVI-XVII)*, Panamá, 1998.