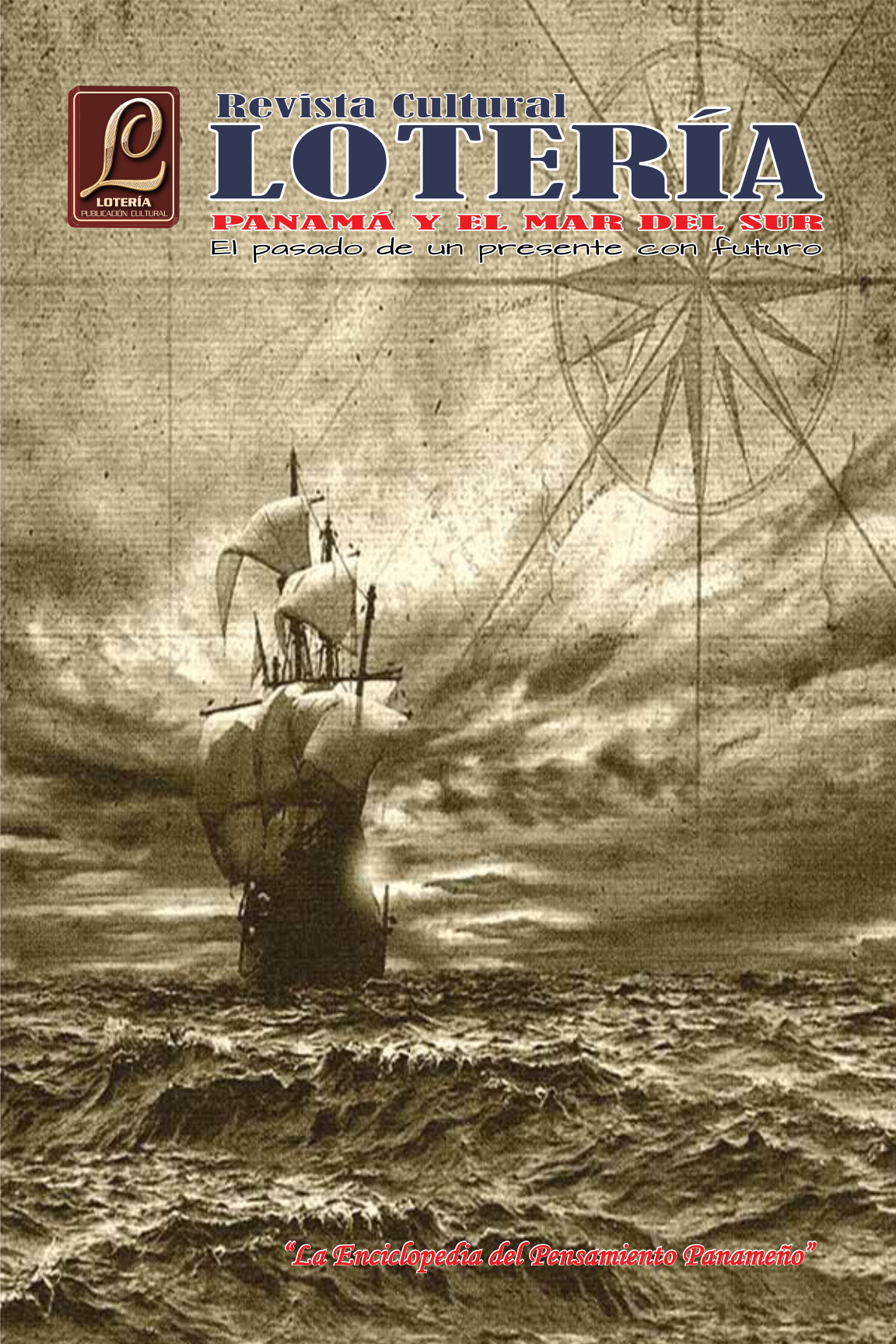




Revista Cultural
LOTERÍA

PANAMÁ Y EL MAR DEL SUR

El pasado de un presente con futuro

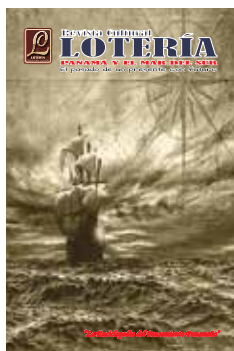


“La Enciclopedia del Pensamiento Panameño”

La historia de la conquista del nuevo mundo se debate entre lo que existía antes de la llegada de los españoles al continente Americano y lo que encontraron a su llegada. La cultura, lugares, recursos, pueblos originarios, enfermedades, deidades y otros son los aspectos que se mezclaron para hacer de la hispanidad lo que hoy somos como nación americana. Ya existían civilizaciones antes de la llegada de los españoles, los lugares y sitios en los que se desarrollaron esas culturas eran desde hace siglo sus hábitats, así como ríos, montañas, playas y mares; todos con miles de años de existencia. Los exploradores que informaron a la corona española sobre sus "descubrimientos" no se imaginaban que eran solo novedades de turistas que llegaban a otras tierras, tal vez entusiasmados por la teoría equivocada que les antecedió que indicaba que el planeta no era una esfera. Pero la realidad era que al otro lado de esa esfera ya existía gente que vivían en ciudades vistosas, con calles, acueductos, jardines, templos, parques, cementerios, huertos, frigoríficos, ejércitos y organización geopolítica como cualquier otra cultura.

Los sucesos que encerraron tal hazaña, de hallar el litoral pacífico partiendo desde el mar atlántico ampliamente conocido por los españoles, son dignos de soslayar por cuanto eran tierras desconocidas para los colonizadores, desconocedores de la lengua de los nativos de las Américas, que ellos creían hasta esa época que eran las Indias. No existían caminos, ni medios de comunicación que les permitieran conocer lo que había después o más allá de las montañas. Los itinerarios, hechos, actores, logros y aventuras en torno a la celebración de los 500 años de la llegada del Adelantado del Mar del Sur Vasco Núñez de Balboa, son parte de la Revista Cultural Lotería desde hacen ya varias ediciones. En esta edición logramos reunir diversos análisis, escritos o ponencias que exponen causas y consecuencias de un hecho resaltado por varios siglos y que definió el poder comercial y la hegemonía política mercantil de los que registraron la conquista del mayor océano del planeta.

Por consiguiente este extraordinario evento no queda en un simple avistamiento, sino que España controló la flota marítima en el Pacífico, se reconoció científicamente la esfericidad de la Tierra y se formalizó la gran ruta marítima entre Centro y Sur América, a través de los mayores puertos, países europeos y Asia conocidos hasta esa época. Por consiguiente Panamá, hoy más que nunca y por su excepcional posición, ha podido sacar mucho provecho, como es el tener una de las mayores flotas en abanderamiento del mundo, y esto se debe a la implementación de esa nueva zona de tránsito que se utiliza desde hace 500 años.



PORTADA REVISTA CULTURAL LOTERÍA N° 516

Tema de portada:
"Travesía histórica por el Mar del Sur"

Tema de contraportada:
"La rosa de los vientos"

Diseñado por: José De Gracia
Diseñador Gráfico, Departamento Cultural LNB

Diagramación e impresión:
Editora Sibauste, S.A.



PUBLICACIÓN DE LA DIRECCIÓN DE DESARROLLO SOCIAL Y CULTURAL
ISSN 0024.662X

DISTRIBUCIÓN GRATUITA

Para suscripciones y consultas sobre la REVISTA LOTERÍA comunicarse con el Departamento Cultural.

Teléfono: 507-6800 ext. 1248 - revista.loteria@lnb.gob.pa

Apartado 0816-7376, Panamá, República de Panamá

www.lnb.gob.pa

VISIÓN Y MISIÓN

DE LA LOTERÍA NACIONAL DE BENEFICENCIA

VISIÓN

Una Lotería Nacional de Beneficencia Moderna y Competitiva que contribuya en forma creciente al desarrollo del país y a la solución de los problemas de los más necesitados.

MISIÓN

Construir una Institución con presencia en cada comunidad que consolide la confianza y la transparencia de nuestra oferta, ganando a cada panameño como cliente.



LOTERÍA

REVISTA CULTURAL

Nº 516 / Septiembre - Octubre 2014

Junta Directiva:

Representante del
Ministerio de Economía y Finanzas
Dulcideo De La Guardia
Director de Ingresos

Representante
del Ministerio de Gobierno
Milton Henríquez
Ministro de Gobierno

Representante
de la Contraloría General de la República
Licda. Gioconda de Bianchini
Contralora General

Representante
de los Compradores de Billetes
Mgter. Mitzi Tejeira
Prof. Eduardo Galván Jiménez

Representante
del Sindicato de Billeteros de Panamá
Sr. Ceferino Acevedo

Por la Lotería Nacional de Beneficencia
Licdo. Efraín Medina
Director General a.i.

Por la Administración:

Director General a.i.
de la Lotería Nacional de Beneficencia
Licdo. Efraín Medina

Secretario General
Mgter. Gabriel Sánchez

Director de Desarrollo Social y Cultural
Licdo. Diego J. Duclias V.

Consejo Editorial:
Dra. Marisín Villalaz de Arias
Mgter. Denis Chávez
Sr. Ernesto Endara
Prof. Rommel Escarreola
Dr. Eduardo Flores
Dr. Alberto Moreno
Lic. Juan Antonio Tejada Mora

Correctora
Profa. Cila Barría

ÍNDICE

I. PALABRAS DE PRESENTACIÓN

- 4 Licdo. Efraín Medina
Director General de la Lotería Nacional de Beneficencia a.i.

II. CIENCIAS SOCIALES

- 6 El avistamiento del mar del Sur en el contexto de la expansión europea del siglo XVI
Carmen Mena García
- 23 Descubrimientos, avistamiento y otras conquistas.
Balboa y los pueblos indígenas de Panamá quinientos años después
Mónica Martínez Mauri
- 38 Los circuitos mercantiles en el Pacífico sur y el impacto de las reformas borbónicas siglos XVIII - XIX
Cristina Mazzeo de Vivó
- 63 Panamá y el mar del Sur: El pasado de un presente con futuro. Antecedentes, hechos y consecuencias de la gran expansión interoceánica: del avistamiento, posterior reconocimiento y dominio del mar del Sur
Rafael Ruiz De Lira
- 87 Imágenes del mar del Sur desde Panamá
Margarita Vásquez
- 106 Panamá un territorio en tres tiempos
Guillermo Castro H.

III. LETRAS

- 116 Las paradojas de la historia en la novela Vasco Núñez de Balboa de Octavio Méndez Pereira
Rafael Ruiloba

IV. BIOGRAFÍAS DE PANAMEÑOS

- 123 Cristóbal Rodríguez
Rommel Escarreola P.

PRESENTACIÓN DE LA REVISTA

Francisco López de Gomara escribió en su “Historia General de las Indias”, que el descubrimiento del nuevo mundo es la mayor obra después de la creación de la tierra, el cielo y las estrellas, que aparece en la Biblia. Esta visión fue compartida por conquistadores, sacerdotes y mercaderes durante el transcurso de la colonización y la conquista. De ese pretérito cobra también importancia la conmemoración de los quinientos años de la llegada de Vasco Núñez de Balboa a las aguas del Pacífico.

El estudio y evaluación de la toma del Pacífico es de gran interés para la Revista Cultural Lotería. Tema de análisis y discusión con un profundo sentido académico. Así lo demuestra a través de una mirada retrospectiva los estudios de este trascendental hecho histórico.

Por solicitud de la Decana de la Facultad de Humanidades Guadalupe Córdova, en colaboración con Marcela Camargo, directora del Centro de Investigaciones de la Facultad de Humanidades, presentamos las ponencias del acto de inauguración de la Cátedra del Mar del Sur.

Escritos que se adentran en la temática de las causas y consecuencias de este trascendental episodio de la Historia Universal. Y que la revista Cultural Lotería conmemora el quinto centenario de la llegada de España a las riberas del Pacífico.

La Dra. María Mena García abre este debate en la sección de ciencias sociales con el escrito “El avistamiento del Mar del Sur en el contexto de la expansión europea del siglo XVI”. Con sinceras palabras ella certeramente manifiesta que el estudio del quinto centenario no debe “dejarnos arrastrar por el imaginario glorificador”. Seguido de Mónica Martínez Mauri con el “Descubrimiento, avistamiento y otras conquistas. Balboa y los pueblos indígenas de Panamá, quinientos años después”. Mauri hace una evaluación de los términos “avistamiento y descubrimiento”. Concluye que la proeza de Balboa no fue ni descubrimiento, ni avistamiento.

Cristina Mazzeo de Vivó nos ofrece “Los circuitos comerciales en el Pacífico sur y el impacto de las reformas borbónicas. Siglos XVIII - XIX”. Profundiza en las relaciones mercantiles de los siglos mencionados. El próximo ensayo es el de Rafael Ruiz de Lira “Panamá y el Mar del Sur: pasado de un presente con futuro. Antecedente, hechos y consecuencias de la gran expansión interoceánica: del avistamiento, posterior reconocimiento y dominio del Mar del Sur. Él empieza su exposición con los antecedentes del proceso descubridor y luego llega a hasta el avistamiento del Mar del Sur. Con pertinaz elocuencia Margarita Vásquez nos recrea con las “Imágenes del Mar del Sur” desde la perspectiva literaria que desarrolla en su ensayo.

Para finalizar la sección de Ciencias Sociales está Guillermo Castro, con el estudio “Panamá, un territorio en tres tiempos”. Castro expone las formas de organización territorial antes y después de la conquista.

Dentro de la sección de Letras Rafael Ruiloba nos ofrece “Las paradojas de la historia en la novela Vasco Núñez de Balboa” de Méndez Pereira. Es Ruiloba quien sostiene que la aparición de esta obra es una forma de “la clase dirigente panameña en buscar nuevos signos de identidad frente a la desnacionalización promovida por la influencia foránea”.

Para finalizar esta edición con la sección de biografías de panameños es Rommel Escarreola Palacios, quien reconstruye la figura intelectual de Cristóbal Rodríguez. El autor va armando todo un rompecabezas de datos, fechas y obras escritas por Rodríguez que lo coloca como el primer expositor e introductor de las ideas de la filosofía francesa bergsoniana en Panamá a principios del siglo XX. Es considerado Rodríguez como un intelectual de la Filosofía por su estructura en la formación del pensamiento anti positivista.



Licdo. Efraín Medina
Director General a.i.
Lotería Nacional de Beneficencia

EL AVISTAMIENTO DEL MAR DEL SUR EN EL CONTEXTO DE LA EXPANSIÓN EUROPEA DEL SIGLO XVI

Por: Carmen Mena García

Conferencia inaugural de la Cátedra creada por la Universidad de Panamá para conmemorar el Descubrimiento de la mar del Sur por Vasco Núñez de Balboa.

Distinguidas autoridades académicas, distinguido público. Es para mí un honor dirigirme a ustedes y participar con esta disertación en los solemnes actos de Conmemoración del Quinto Centenario del Descubrimiento de la mar del Sur y, muy en especial, en la inauguración de la *Cátedra mar del Sur* con la que, junto a otras actividades, la Facultad de Humanidades pretende rendir tributo a un acontecimiento de resonancias planetarias y a un personaje de singular relieve: el jerezano Vasco Núñez de Balboa. Todo un honor, sin duda, que debo agradecer a la Universidad de Panamá, representada por su Excmo. rector el Dr. Gustavo García de Paredes, que ha tenido la amabilidad de acompañarme en este acto, así como a su decana magíster Carmen Guadalupe Córdoba. Muchas gracias a todos.

La conmemoración del Quinto Centenario del Descubrimiento del Pacífico por Vasco Núñez de Balboa está suscitando innumerables celebraciones, tanto en España como en el resto de Europa y por supuesto, en Panamá. En todas

ellas recordamos uno de los hitos más relevantes de los tiempos modernos que jalonaron el proceso de la expansión europea, ensanchando las fronteras del orbe conocido: -simposios, jornadas, exposiciones, cátedras como la que ahora inauguramos, un viaje multitudinario de jóvenes ilusionados, procedentes de todos los países del planeta, que acudirán en los próximos meses a tierras panameñas siguiendo los pasos de Balboa: “*Ruta Quetzal-BBVA*”, y un largo etcétera. Sin olvidar otros encuentros que en los meses venideros y en el marco de la citada efeméride tendrán a Panamá como generoso país anfitrión. Nos referimos al VI Congreso de la Lengua Española que bajo el lema: *El español en el libro: del Atlántico a la mar del Sur* congregará en la ciudad de Panamá, en octubre de este año, a escritores, lingüistas e intelectuales de primerísima fila. No recuerdo un caso similar que haya concitado tanta expectación, tanto interés, como esta efeméride del Descubrimiento del océano Pacífico que constituye, sin dudar, una de las páginas más memorables de la historia panameña y de la historia universal a un mismo tiempo.

Más allá de las críticas que esta conmemoración y todos los esfuerzos vertidos en ella pudieran suscitar -algo, por lo demás, bastante usual en cualquier rincón del planeta especialmente por parte de aquellos que rechazan frontalmente las efemérides, fiestas patrias y otros aniversarios al considerarlos vanos fuegos de artificio e instrumentos glorificadores del pasado nacional, debería imponerse la razón. O, lo que es igual, deberíamos valorar los aspectos positivos de la celebración. Las efemérides, como ésta que ahora celebramos,¹ rememoran una serie de hechos históricos y culturalmente significativos en la construcción de la identidad nacional de un país; también evocan a los actores que desempeñaron un papel relevante en ese proceso. Pero siempre con sus luces y sus sombras, sin que el ruido de los acontecimientos nos confunda, sin dejarnos arrastrar por el imaginario glorificador, por ese fetichismo decimonónico de los personajes y los hechos históricos que lastran la perspectiva. Esta celebración puede servir para reivindicar la

1. No cabe duda de que el concepto de efeméride o conmemoración histórica que manejamos en este trabajo nada tiene que ver con el que prolifera en los últimos años. Incluso los países más avanzados del planeta parecen haberse contagiado de una particular fiebre conmemorativa, jalonando el calendario con innumerables celebraciones, casi siempre evocadoras de las conquistas de los tiempos modernos en ámbitos muy diversos: Día de los Derechos Humanos (10 de diciembre), Día Mundial del Medio Ambiente (5 de junio) o el Día Internacional de la Mujer Trabajadora (8 de marzo), por citar sólo algunos ejemplos. Tales efemérides se dan la mano con otras fiestas restringidas al ámbito nacional o incluso regional, para homenajear a determinados hechos histórico-culturales patrios o a colectivos, como el Día del bombero voluntario (2 de junio), el Día Nacional del Tango (11 de diciembre), ambas en Argentina, o en Panamá el Día Nacional de la Secretaría (26 de abril), el Día del Periodista (13 de noviembre), entre un largo listado de casos similares.

Historia, con mayúsculas, de un país -Panamá- al que se ha señalado con demasiada frecuencia por su desmemoria. También para contextualizar tanto el valioso aporte de los pueblos originarios como las bruscas interrupciones foráneas y los ricos mestizajes que generaron contactos multiseculares. He aquí uno de los aportes más valiosos de esta efeméride para los amantes de la historia y para los que, como yo misma, nos dedicamos al oficio de historiador, desde luego como una simple aficionada, porque la vida es muy corta y no da para más.

Hace ya mucho tiempo Acton trató de encontrar en la historia una vía de escape a la época que le tocó vivir: “La historia -a su criterio- debe ser quién nos libre, no sólo de la debida influencia de otros tiempos, sino de la indebida influencia del nuestro, de la tiranía del mundo que nos rodea y de la presión del aire que respiramos”.² Ciertamente la conmemoración de los quinientos años del descubrimiento del Pacífico por Vasco Núñez de Balboa nos invita a reflexionar, sin ataduras, desde una perspectiva libre de cualquier influencia parasitaria, acerca del significado y trascendencia que este acto excepcional tuvo para la Historia Universal y para la Humanidad en su conjunto. Tal vez ello nos permita comprender mejor la realidad de nuestro tiempo así como las de otros mundos e historias múltiples, que han sobrevivido conectadas a escala planetaria desde los tiempos modernos.

UN NUEVO OCÉANO. UN SOLO MUNDO

Hoy, con una perspectiva de cinco siglos, el interés de aquella revelación parece agigantarse: Balboa fue el primer europeo en avistar en 1513, desde la orilla americana, nada menos que el mayor océano de la Tierra, el Pacífico, que con sus 165 millones de kilómetros cuadrados, aproximadamente, ocupa más de un tercio de la superficie terrestre y se extiende desde el mar de Bering y el Ártico, por el norte, hasta los bordes helados del mar de Ross en la Antártida, por el sur. Él es, sin duda, el responsable en gran medida de que nuestra Tierra sea conocida como el *planeta azul*, pues esta inmensa masa acuática desde una perspectiva aérea tiñe con su paleta de añiles la unidad geográfica más grande de la superficie terrestre. Su singularidad y grandeza viene dada por multitud de rasgos propios. Se ha dicho que “el

2. Lectures on Modern History, p. 33. Citado por Edward H. CARR: ¿Qué es la Historia? Barcelona, Ariel, 1999, pp. 91-92.

Pacífico es un mundo de islas entre continentes”.³ Y es que además de su extensión, este océano, la cuenca más antigua del planeta, es el que alberga un mayor número de islas y archipiélagos, bien sean de origen volcánico o coralino, pero con una distribución muy desigual, pues en su mayoría se reparten al sur de la línea ecuatorial. Allí, entre Asia y América se extiende un conjunto desigual de aguas y tierras emergidas, incluida la plataforma continental de Australia (*Terra Australis Incognita*), que fue bautizado por el geógrafo francés Conrado Malte-Brun (1775-1826) con el nombre de Oceanía -”la quinta parte del mundo”- en su obra *Géographie de toutes les parties du monde* (París, 1803-1807). Este continente insular, el más pequeño del planeta, comprende también las islas mayores de Nueva Guinea y Nueva Zelanda y los archipiélagos de Melanesia, Polinesia y Micronesia. En su límite más extremo, el Pacífico sur está ocupado por las tierras heladas e inhóspitas que conforman el continente antártico -conocido también como el *sexto continente*- que contiene la mayor reserva mundial de agua dulce del planeta y sigue siendo lugar privilegiado para la investigación científica mundial. Al igual que su correspondiente en el polo norte: el Ártico, en donde convergen los límites de cinco países, algunos de ellos piezas claves en la geopolítica y la economía mundial, como Estados Unidos y Rusia.

El escenario insular del Pacífico es más débil -decíamos- al norte del Ecuador, pero no carece de interés. Allí se sitúan las islas del Japón que en los últimos años han adquirido un papel significado por su población, actividad económica y valor geoestratégico. Algo similar podría afirmarse de sus vecinas las islas chinas de Taiwan y Hainan, así como las que componen los archipiélagos de las Filipinas, especialmente las de mayor extensión, como Luzón y Mindanao y las de Indonesia, ya vinculadas al Índico, entre las que destacan Java y Sumatra.⁴

Sólo cuatro pasillos rompen el aislamiento milenario del Pacífico y el Atlántico: tres de ellos son naturales y se localizan en el extremo austral del continente americano: los pasos del estrecho de Magallanes, y el cabo de Hornos, este último en el límite norte del Pasaje de Drake, utilizado a partir de su descubrimiento en 1616; además del Canal de Beagle, descubierto

3. BERNABEU, Salvador: “La mar del Sur: apuntes sobre su marco natural y humano”, en Catálogo de la Exposición Pacífico, España y la Aventura de la mar del Sur. Madrid, Archivo General de Indias, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte/Acción Cultural Española/Fundación Cajazol, p. 25.

4. JAÉN SUÁREZ, Omar: Hacia una Historia Global. Quinientos años de la cuenca del Pacífico (en prensa), pp. 10 y SS.

en 1830 por el comandante inglés Robert Fitz Roy. Y desde 1914, uno artificial: el Canal de Panamá, “hollado por la mano del hombre”, tal y como vaticinaba Francisco de Gómara, magnífica obra de ingeniería civil abierta a la navegación mundial en la cintura más estrecha del istmo, aquí donde dos continentes se dan la mano.

Vasco Núñez descubrió un nuevo océano al que llamó la mar del Sur, convencido, como estaba, de haber llegado a las riberas “del otro mar”. Recientemente un grupo de jóvenes se interesaban por las razones que tuvo el extremeño cuando eligió este nombre y no otro. Les expliqué que por una certeza geográfica, simplemente por eso. Bien lo saben ustedes: Panamá es un istmo, una franja de tierra angosta orientada de este a oeste, entre Colombia y Centroamérica. La expedición descubridora, que desconocía casi todo del escenario geográfico en el que sobrevivía con grandes esfuerzos, comenzó su exploración desde el puerto caribeño de Acla -en la Mar del Norteo Atlántico- el único océano visitado hasta entonces por los españoles. Cuando los hombres de Balboa atravesaron la estrecha franja de tierra y llegaron a la costa opuesta tuvieron la certeza de estar frente a un mar nuevo y desconocido, la mar del Sur o mar Austral, que más adelante sería conocido como el Pacífico. Tras este famoso encuentro, Oviedo informa que *“con sus manos todos ellos probaron el agua e la metieron en sus bocas como cosa nueva por ver si era salada como la destotra mar del Norte”*. Con la simpleza de un niño que da sus primeros pasos por la vida, los españoles buscan en aquellas aguas un rasgo diferencial, algo nuevo y sorprendente, y mientras tanto se sientan en la arena de la playa, aguardando impacientes la subida de la marea, para tomar posesión del nuevo océano con las ceremonias acostumbradas y con el agua a la cintura. Naturalmente su llegada al nuevo océano ha coincidido con la bajamar, desmesurada, insolente, como casi todo en este océano. Pues es bien sabido que la carrera o amplitud del flujo y reflujó marítimo adquiere en el Pacífico dimensiones extraordinarias -lo que los expertos denominan “rango macromareal”-, ya que durante el mes lunar puede oscilar entre tres y seis metros de amplitud, mientras que las que se observan en las aguas del Caribe no superan el metro. Tiene razón Omar Jaén cuando anota que “esa realidad de la naturaleza, la gran diferencia de mareas en poca distancia, sería la prueba más contundente de que (Balboa) está en un mar muy distinto puesto que las mareas no cambian en Europa de manera tan radical en distancias tan cortas”.⁵ Pero el extremeño no es capaz de percibir la diferencia ni sospecha la inmensidad que se abre ante

sus ojos: un nuevo océano, indómito y lleno de sorpresas, aguarda a que los europeos le arrebatén sus secretos. En muy breve tiempo, la resonancia del acontecimiento sobrepasará las encogidas fronteras del Viejo Mundo, ampliando hasta el infinito sus horizontes.

Acostumbrados, como hoy estamos, a utilizar el avión para desplazarnos hasta cualquier remoto punto del planeta, apenas podemos imaginar el esfuerzo humano y los avances técnicos que a lo largo de los siglos posibilitaron a nuestros antepasados, primero, vencer el miedo a ese gigantesco océano -tan vasto como desconocido- que el imaginario medieval había poblado de fantasías y seres monstruosos, y luego, controlarlo y dominarlo con medios y conocimientos tan rudimentarios. En ese largo proceso que desembocó en lo que Gruzinski llama la “mundialización ibérica”,⁶ el Pacífico dejó de ser barrera infranqueable para convertirse en sendero franco y vía de comunicación entre pueblos y civilizaciones de cinco continentes. Pero antes había que explorar las costas, domeñar los mares, conocer los vientos y las corrientes hasta descubrir una ruta de regreso -el famoso tornaviaje- que permitiría por espacio de tres siglos con el galeón de Manila, también conocido como *nao de la China o galeón de Acapulco*, la conexión entre Asia, América y Europa y con ésta un firme impulso a los intercambios culturales y a la Economía-Mundo con sede en las metrópolis europeas.⁷

Conforme se sucedían exploraciones y conquistas, los imperios ibéricos se involucraron a lo largo del siglo XVI en una movilización militar, religiosa y económica sin precedentes. Su actuación precipitó los mestizajes: hombres y mujeres de todas las razas y culturas circulan por millares entre las cuatro partes del mundo, a veces de manera forzada lo que suele acarrear un enorme desarraigo y la consiguiente pérdida de identidad. En 1572 en un farragoso pleito en el que se pretendía dilucidar el verdadero origen de cierto esclavo traído a Sevilla -se debatía si era de la India portuguesa o de China-, Isabel García, casada con un panameño, ambos asentados en la Babilonia hispalense, testificó, sin perder la compostura, que el tal esclavo era chino,

5. *Ibidem*, p. 12.

6. GRUZINSKI, Serge: Las cuatro partes del mundo. Historia de una mundialización. México, Fondo de Cultura Económica, 2010.

7. Concepto acuñado por Immanuel W ALLERSTEIN. El autor considera que el proceso de gestación de la Economía-Mundo capitalista, que era sin duda, como dice Fernand Braudel, “vasta, pero débil” se enmarca entre 1450 y 1560. El moderno sistema mundial. Vol. / La agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo europea en el siglo XVI. Editorial Siglo XXI, p. 94. CHAUNU, Pierre: La expansión europea (siglos XIII-XV). Barcelona, Nueva Clío, 1977, p. XXI.

circunstancia que conocía por ser ella natural de “Panamá que es cerca de la dicha provincia de la China”.⁸

LAS INDIAS, CATHAY, CIPANGO Y UN MAR DE CONFUSIONES

A comienzos del siglo XVI, la vieja civilización occidental todavía ignoraba la existencia de esta gran masa acuática que una monarquía hispánica, de afanes planetarios, iba a controlar durante más de dos siglos, poniéndola al servicio de sus miras imperiales. No sin razón, este espacio doméstico, de vastas dimensiones, será conocido por mucho tiempo como el “*lago español*” y, más adelante, cuando Inglaterra, transformada ya en la primera potencia naval europea, arrebatase su cetro al imperio filipino, como el “*lago inglés*”.

En los tiempos actuales, los modernos medios de comunicación de masas en la nueva era de la globalización, también conocida como la “*era digital*”, ha conectado a todo el planeta en tiempo real: modernos aviones, telefonía móvil, televisión, Internet... han roto definitivamente las barreras que separaban materialmente a los hombres en épocas pasadas. Hoy día, en efecto, con los sofisticados medios de los que disponemos, resulta difícil entender cómo a finales del siglo XV nuestros antepasados exhibían tamaña ignorancia respecto a las dimensiones y a la realidad geográfica y humana del planeta que ocupaban.

Pero no nos adelantemos a los acontecimientos. En aquella encrucijada secular, el espacio que se extendía más allá del actual Oriente Medio era un mundo prácticamente desconocido para los europeos. Bien es sabido que la búsqueda de una vía de comunicación alternativa para llegar a la India, así como al Cathay y al Cipango de Marco Polo, fue la causa del descubrimiento del Nuevo Mundo, de la “*cuarta pars*” vespuciana, por Cristóbal Colón, en 1492. Y como ha puesto de relieve el académico español Juan Gil en una sugestiva obra, la India, esto es la región del Indo (el actual Pakistán), fue durante toda la Edad Media, al igual que todo el Sudeste asiático, un estereotipo de imposibles, un escenario de mitos y portentos, un auténtico mar de confusiones geográficas. La culpa de todo este dislate la tuvieron los geógrafos e historiadores de la Antigüedad grecolatina, quienes dejaron en sus

8. GIL, Juan: La India y el Lejano Oriente en la Sevilla del Siglo de Oro. Sevilla, Biblioteca de Temas Sevillanos, 2011, p. 246.

obras una visión sesgada y muy imperfecta de todo el Extremo Oriente que deformó durante siglos la apreciación -directa o indirecta- de aquellos países por parte de los europeos. Y así cuando el Gran Almirante negoció y obtuvo para sí el vacío título de “Virrey de las Indias”, utilizó el plural apelando a la geografía ptolemaica que dividía la India “aquende el Ganges” y la India “allende el Ganges” y a las concepciones medievales que hablaban de India mayor, India mediana e India menor. Y así - concluye el citado autor- “cuando los portugueses llegaron a la India verdadera, los cosmógrafos se las vieron y desearon para encajar los datos que les proporcionaban las nuevas navegaciones en las coordenadas geográficas de la venerada Antigüedad”.⁹

En lo que respecta a chinos y japoneses, los hombres de la Antigüedad tuvieron un conocimiento muy escaso sobre ellos y las pocas noticias que circulaban estaban plagadas de fantasía. A finales del siglo XIII y principios del XIV, el mercader veneciano Marco Polo dio a conocer a Occidente el Cathay, el misterioso mundo del Gran Khan, a través de su famosa obra “*Il Millione*”, que alcanzó un éxito rotundo y sirvió para rescatar de la oscuridad, aunque tamizada con los estrechos encajes mentales del medievo, la cultura del Lejano Oriente y a sus habitantes los chinos (los *Sinai* o *Seres*). Marco Polo también dedicó algunos capítulos de su libro al Japón alabando las riquezas de una isla -*Cipango*- que el Gran Khan había tratado de conquistar sin éxito. Al pueblo de los seres (origen de la palabra *seda*) se lo identificaba con el mito del buen salvaje y con una añorada Edad de Oro inserta en la remota tradición cristiana del milenarismo, que encontró en el siglo XII, con el franciscano Joaquín de Fiore, un amplio eco. Los *seres*, según se decía, vivían en contacto con la madre naturaleza, eran sencillos y bondadosos y llevaban una existencia muy pacífica. Por esta razón, Bartolomé de las Casas compara en repetidas ocasiones a los indios *taínos* con los *seres*, a los que define como “pueblos orientales de la India, de quien por los autores antiguos se dice ser entre sí quietísimos y mansísimos”. También los *taínos* de La Española, de Cuba y especialmente de las islas Lucayas se mostraban, como el pueblo de los seres, hombres tan pacíficos, sencillos y llenos de virtudes “que parecía no haber pecado nuestro padre Adán en ellos”.¹⁰ Como era de esperar, este paraíso natural se derrumbó cuando los españoles irrumpieron violentamente en las Antillas y en la idílica vida de sus pueblos.

9. *Ibidem*, pp. 42-45.

10. CASAS, fray Bartolomé de las: *Historia de las Indias*. Madrid, BAE, 1957, I, p. 143 y II, p. 223.

En 1492, los Reyes Católicos dieron a Cristóbal Colón tres cartas de presentación, escritas en latín, para todos los reyes y señores de la India y en particular para el emperador chino, para el Gran Khan, que había fallecido hacía más de un siglo (1368), pero ¿quién conocía semejante circunstancia...?¹¹ Cuando el Gran Almirante atraviesa el inmenso océano y explora las primeras islas, denomina “indios” a sus habitantes y escribe una carta a los Reyes Católicos, sus patrocinadores, en estos términos: *“Deseo partir hacia otra isla más grande que creo debe ser Cipango (Japón), en base a los signos que hacen estos indios que tengo conmigo...; pero estoy decidido a proseguir hasta llegar a tierra firme y a la ciudad de Quinsai (según Marco Polo la ciudad del Gran Khan en China) para entregar las cartas de Vuestras Majestades al Gran Khan y pedirle una respuesta y regresar con ella”*. Más adelante, Colón, mientras sigue insistiendo en que ha llegado a tierras asiáticas, concentrará todos sus afanes en encontrar un paso marítimo que lo conduzca al océano Índico. Lo imagina aquí en Panamá.

EL DESCUBRIMIENTO DE COLÓN VINO DADO POR LA BÚSQUEDA DE UNA VÍA ALTERNATIVA

1492 marca el inicio de la Modernidad y con ella la aparición de una verdadera Historia Universal.¹² Hasta el siglo XV, la relación hombre y espacio era incompleta y discontinua. El mundo se dividía en culturas fragmentadas y ecosistemas propios. El distanciamiento se había iniciado unos ciento cincuenta millones de años atrás cuando una gran masa continental -*Pangea*- se elevó sobre la superficie de los océanos y luego se fragmentó, dando lugar a los distintos continentes y a los espacios insulares, cada vez más alejados entre sí mediante el progresivo movimiento de las placas tectónicas de la corteza terrestre. Lentamente, cada espacio fragmentado fue evolucionando de una manera diferente y la diversidad cultural de pueblos y civilizaciones se hizo tan grande e irreconocible como sus propios hábitats.¹³

Ciertamente a fines del siglo XV los distintos pueblos que habitaban el planeta, algunos de gran extensión y densidad demográfica, como el imperio

11. Sobre estas credenciales informa Atice B. GOULD: Nueva Lista documentada de los tripulantes de Colón en 1492, p. 242.

12. Felipe FERNÁNDEZ-ARMESTO reflexiona sobre los cambios acaecidos en este simbólico año a nivel planetario que hicieron posible, como él mismo expresa, “la reanudación de los vínculos a escala mundial”. 1492: The Year the World Began. La edición castellana 1492: El nacimiento de la Modernidad Traducción del inglés de Ricardo García Pérez. Barcelona, Debate, 2010.

13. *Ibidem*, p. 23

chino de la dinastía Ming, apenas conocían la realidad geográfica del mundo que ocupaban, más allá de sus fronteras mentales y territoriales, y formaban, como dice Chaunu, *universos cerrados* o *universos-isla*.¹⁴ Algunos se relacionaban entre sí a través de milenarias rutas terrestres y marítimas, y habían explorado otras costas en busca de nuevos pueblos y nuevas riquezas, pero los vínculos eran débiles e intermitentes y afectaban sólo a una minoría. En tal sentido, los descubrimientos geográficos iniciados en esta época no sólo dieron lugar, como subraya el citado autor, a “la mayor mutación del espacio humano” de la historia universal sino que permitieron, con la total apertura de los espacios marítimos, la explosión planetaria del Occidente latino y la conexión de los hasta entonces universos aislados. El proceso de extraversión liderado por la Europa Occidental durante dos siglos permitió, entre otros importantes aspectos, derribar barreras milenarias entre espacios ajenos, dar cabida a los intercambios humanos, económicos y culturales y establecer una comunicación permanente entre los cinco continentes. Un fenómeno que en inequívoca síntesis “funde a los distintos mundos en uno solo, otorga carta de naturaleza y constituye el nacimiento de un solo mundo”.¹⁵ Ahora bien, la globalidad no implica univocidad ni miradas sesgadas desde una perspectiva eurocéntrica, que es la que ha prevalecido hasta nuestros días. Y en este sentido tal vez las “*Connected Histories*”, según la formulación del historiador Sanjay Subrahmanyam, puedan servir para desterrar los planteamientos previos de la *Historia Comparada* y a reconocer a un mismo tiempo que al margen de las conexiones históricas, las historias son múltiples y diversas, aunque con frecuencia se relacionen entre sí.¹⁶

Desde la época de las Cruzadas, el imaginario europeo concebía a Asia como un paraíso idílico de riquezas y virtudes. En realidad sólo poseía imágenes vagas y distorsionadas de un continente que albergaba a algunas de las más compactas civilizaciones del planeta, aunque los vínculos comerciales entre las principales ciudades del Mediterráneo y el Oriente, con sus inevitables interrupciones, existían desde la Antigüedad. La seda y las especias eran los rubros más poderosos y codiciados de este comercio. Largas caravanas de camellos, yaks o mulos transportaban valiosas mercancías por senderos

14. La expansión europea, p. 4 y ss.

15. MARTINEZ SHA W, Carlos y Marina ALFONSO: Europa y los Nuevos Mundos en los siglos XV-XVIII. Madrid, Síntesis, 2008, p. 12.

16. “Connected Histories: Notes Towards a Reconfiguration of Early Modern Eurasia”, en Víctor KIEBERMAN (ed.): Beyond Binary Histories. Re-imagining Eurasia to C. 1830. Ann Arbor. The University of Michigan Press, 1977, pp. 289-315. La cita es de GRUZINSKI, Las cuatro partes del mundo, p. 44.

interminables atravesando oasis y paisajes inhóspitos. La *Ruta de la Seda* recorría por espacio de 11.265 kilómetros el espacio comprendido entre Chang'an (Xian) en el norte de la China hasta llegar al Mediterráneo, atravesando el Turquestán, Afganistán y finalmente Persia. Cuando la guerra interrumpía la ruta terrestre, se utilizaban senderos marítimos que atravesaban el océano Índico y el mar Rojo hasta los puertos principales del Medio Oriente. La temprana presencia de mercaderes genoveses en India y China sugiere que el comercio de la seda estaba en manos de los italianos. Venecia era el gran mercado de las especias, compradas sobre todo en Alejandría de los mercaderes musulmanes. He aquí otra de las partidas más valiosas de este comercio intercontinental que alentaba la *Ruta de las Especias*: la pimienta negra de la costa Malabar, la canela de Sri Lanka (Ceyland), el clavo de las Molucas o el gengibre de la India y Sudeste Asiático, éste último utilizado por los navegantes desde tiempos muy remotos para luchar contra el escorbuto.¹⁷ Todo este complejo mundo de conexiones y dependencias era desigual. Por eso se mantiene que Europa necesitaba a Asia más de lo que Asia necesitaba a Europa: los lujos asiáticos y particularmente las tan codiciadas especias se habían convertido en una necesidad vital para los europeos, al menos para las clases más pudientes. Mientras tanto, el Islam se beneficiaba en su papel de "inevitable intermediario".¹⁸ Pero a lo largo del siglo XV, ese tráfico se vio progresivamente interrumpido por los vaivenes políticos del mundo asiático que provocaron no sólo la inestabilidad de las rutas terrestres sino también el bloqueo parcial de las salidas levantinas y bizantinas del Mediterráneo. El surgimiento de un nuevo poder turco encabezado por los otomanos, más agresivos y eficaces que sus predecesores y las vandálicas incursiones de Tamerlán, no hacía presagiar nada bueno. De hecho, como observa Spate, "Bizancio llevaba tanto tiempo aislado por el poder otomano que su caída en 1453 se limitó a rubricar un hecho consumado". Aunque este final era más que previsible, la Cristiandad quedó conmocionada con la noticia y con los perjuicios comerciales que ello acarrearía. La interposición islámica significaba que el paso hasta Oriente por el Mediterráneo, además de largo y costoso se hallaba interceptado por los musulmanes y las posibilidades de un recorrido exitoso por las antiguas rutas terrestres se volvieron cada vez más remotas. Afortunadamente para entonces el Occidente europeo, sin saberlo,

17. SIERRA DE LA CALLE, Bias: Catay, el sueño de Colón. Consejería de Educación y Cultura, Junta de Castilla y León, 2002, pp. 12-16.

18. SPATE, O.H.K: The Spanish Lake: The Pacific since Magellan. ANU Press, Australia, 1979. 1ª edición en español, El Lago Español. Madrid, Casa Asia España, 2006, p. 60.

ya disponía de los suficientes medios para romper este cerco y una necesidad acuciante de realizarlo. Sólo se necesitaba coraje y determinación para acometer esta “tarea revolucionaria”.¹⁹

En efecto, a fines del siglo XV se inicia en Europa la conocida como “*época de los descubrimientos*” que vino facilitada por el resurgimiento cultural de Occidente, por su expansión económica y por una serie de avances técnicos de sobra conocidos. Utilizando una expresión coloquial digamos que para entonces la fruta estaba madura y lista para caer del árbol. El mundo ibérico lidera la aventura atlántica. España y Portugal se lanzan a la exploración de los mares en un momento en que, como ya dijimos, las circunstancias económicas, sociales y culturales de Europa la impulsan a su proyección ultramarina. Los factores del “privilegio ibérico” han sido bien sintetizados por Chaunu, lo que nos libera de insistir en ellos.²⁰

La búsqueda de una vía alternativa fue iniciada por Portugal, empeñada en llegar a Oriente bordeando el continente africano, con el decidido impulso del infante don Enrique y la Escuela del Sagres. Los esfuerzos lusitanos obtienen su recompensa cuando Bartolomé Dias dobla en 1487 el cabo de Buena Esperanza, en el extremo sur del continente africano, y luego en 1497-1499 cuando Vasco de Gama consigue llegar a la India y retoma en un largo viaje oceánico que marca un hito en la historia de las navegaciones. La pugna marítima entre ambas potencias ibéricas -Portugal y España- no había hecho más que empezar. En este contexto, mientras Portugal ensayaba la vía africana y los Reyes Católicos celebraban en España el fin de la Reconquista peninsular con la toma del Reino nazarí de Granada y el cierre de una frontera multiseccular, Cristóbal Colón ofrecía a los monarcas españoles un osado proyecto, previamente rechazado por Portugal, que supondría un cambio fundamental en la historia planetaria. Puesto que el Tratado de Alcaçovas-Toledo (1479) había reservado a los portugueses la ruta del sur por la vía africana, el imaginario colombino planeaba alcanzar las Indias y las tierras del Gran Khan por la ruta occidental, a través del océano Atlántico. Un sueño que en ese año mágico de 1492 iba a convertirse en realidad.

En uno de nuestros trabajos más recientes repasábamos la actividad de Colón cuando en el transcurso de su cuarto viaje (1502) recorrió las costas

19. *Ibidem*, pp. 50-51.

20. CHAUNU, P., *La expansión europea*, pp. 51 y ss.

panameñas en busca de las Indias Orientales y las tierras del Gran Khan. Recordábamos cómo el gran marino “trasladó su sueño asiático más allá de las Antillas hasta el flanco continental que él bautizó como Veragua. Pero fracasó en la búsqueda del estrecho, de un paso que permitiera alcanzar el océano Índico desde la Tierra Firme, considerada como una avanzadilla de Cipango (Japón) en el fantástico proyecto de Colón. Naturalmente el Gran Almirante no encontró el estrecho marítimo y menos aún la Especiería, aunque mientras exploraba la Boca del Dragón (hoy Bocas del Toro) y la laguna de Chiriquí anduvo convencido de que navegaba por algún extremo de las costas de Asia, muy cerca del tan ansiado estrecho. Y aquí reside lo más importante, quizás, del postrero viaje del Almirante: la certeza por las noticias que le aportaron los nativos de que Panamá era un istmo, un estrecho de tierra entre dos mares. No le faltaba razón. Desde que se supo por las cuevas de la existencia de otro mar y se tomó conciencia de que las tierras recién descubiertas - bautizadas como la Tierra Firme era una barrera terrestre que se encontraba en medio del camino para llegar a la Especiería, los españoles centraron todos sus esfuerzos en encontrar un paso, un canal natural, una ruta más corta, en suma, que les condujera hasta allí”.²¹

VASCO NÚÑEZ DE BALBOA Y LA MAR DEL SUR

El otro mar -un vasto y desconocido océano para los europeos- irrumpe en escena en 1513, año que es testigo de un nuevo gran descubrimiento después del de 1492. Asistimos ahora a un descubrimiento y a una toma de posesión especial: la del mar del Sur. Es de destacar que hasta entonces la posesión de las huestes españolas se había realizado sobre nuevas tierras, en ésta, y por primera vez, lo posesionado es un océano. El protagonista -Vasco Núñez de Balboa- es un hidalgo extremeño, natural de Jerez “cerca de Badajoz”. Con él se materializa un sueño largamente acariciado (el de Colón); culmina una hazaña de las que muchos hubieran querido apropiarse, y se ensancha el ecumene con el descubrimiento de una gran masa acuática y el paulatino encogimiento de Occidente, que ya vaticinaban los viajeros más astutos desde el siglo XIII.²² Los hechos son sobradamente conocidos: la inestimable colaboración de los cuevas, los “sesenta y siete de la fama”, el avistamiento desde “un monte raso” de las aguas del nuevo océano, la

21. MENA, Carmen: “Con Rodrigo de Bastidas y Cristóbal Colón se inicia la historia de Panamá”, en Colón, los marinos y los puertos. David González Cruz (coord.). Madrid, Ed. Silex, 2012, pp. 391-418:409.

22. GIL, J., La India y el Lejano Oriente, p. 77.

constatación de que el agua era salada como la del otro mar, el primer contacto con las perlas rescatadas por los nativos en las aguas del golfo y una larga y prosaica sucesión de hechos, tan conocidos que no merece la pena relatarlos. No obstante, la relación hombre y espacio de esta exploración de alcance planetario no ha quedado suficientemente esclarecida. Como ya señalamos en otra ocasión, todo lo relacionado con Balboa adolece de grandes vacíos, de retazos oscuros. Pese a su extraordinaria importancia, todavía se barajan fechas distintas respecto al avistamiento de la mar del Sur por el español: ¿fue un martes 25 de septiembre, como anota Oviedo, o dos días más tarde, como sospecha su autorizada biógrafa Kathleen Romoli? Tampoco conocemos el lugar preciso. Gonzalo Fernández de Oviedo narra en su crónica que Balboa eligió a 67 hombres -«*los sesenta y siete de la fama*»- entre los que se encontraba su lugarteniente Francisco Pizarro, para acompañarle en su recorrido hacia la cumbre de “un monte raso” que se divisaba a lo lejos, éste seguramente ubicado en las últimas estribaciones del sudeste de la serranía de Majé. Ahora bien, existen muchas dudas acerca del famoso emplazamiento desde donde Balboa divisó por primera vez el Pacífico. Tradicionalmente se ha mantenido que se trataba del “*Pechito Parado*”, un monte situado en esta sierra a 600 metros de altitud. Pero hay autores, como el reconocido geógrafo Ángel Rubio, que sospechan que esta cima no sirvió a Balboa de punto privilegiado para su primera visión de la mar del Sur, sino más bien la del monte Urrucallala, a menos de 400 metros de altura. ¿Y a qué punto exacto del golfo de San Miguel llegó la hueste española en su descenso hasta las aguas del Pacífico?²³ Ciertamente, los imprecisos límites de los cacicazgos cuevas que Balboa y sus hombres visitaron en su recorrido por las tierras del Istmo, impiden el conocimiento certero del avance expedicionario y dejan muchas dudas por despejar sobre la verdadera ruta.

Tiene razón Spate cuando afirma que Balboa no sabía en realidad a qué mar había llegado.²⁴ No obstante, alienta grandes esperanzas de que tras él se encuentren las ansiadas Indias -paraíso de la Especiería- y el Catay, anhelos reales o fingidos que, sin duda, agigantaban el hallazgo. Pese a los abrumadores espacios y los rudimentarios medios, las noticias circulan con facilidad a ambas orillas del Atlántico: informes, rumores y toda clase de chismes, algunos inverosímiles, secundan la movilidad de los hombres, acortando las distancias.

23. RUBIO, Ángel: La Ruta de Balboa y el Descubrimiento del Océano Pacífico. México D.F., Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 1965, p. 86.

24. SPATE, El Lago español, p. 33.

Dos compañeros de Balboa viajan en 1516 a Sevilla y tras entrevistarse con el célebre cortesano Pedro Mártir de Anglería, le informan sobre las expectativas que alienta a la colonia española de Santa María de la Antigua del Darién: “Los dos cuentan -anotaba Anglería- éste por haberlo oído, aquél por haberlo visto, que en la mar austral hay varias islas al occidente del golfo de San Miguel y de la isla Rica, en la mayor parte de las cuales se crían y cultivan árboles que crían el mismo fruto de la tierra de Calicut. Calicut, Cochín y Camemori es la feria de aromas para los portugueses; infieren que no lejos de allí está la tierra productora de todos los perfumes”.²⁵ La singular atracción de la Especiería es una de las razones que impulsa la fundación de la ciudad de Panamá en 1519, especie de avanzadilla europea anclada al borde del Pacífico pues, tal y como se indica en su escudo de armas otorgado por el emperador Carlos V en 1521, aún se espera que “*por allí se ha de hacer el descubrimiento de la Especiería*”.²⁶ Han transcurrido seis años del gran avistamiento.

Balboa toma posesión en nombre de los reyes de Castilla de las aguas del nuevo océano no una, sino tres veces. Mientras hunde su espada en la mar del Sur, desconfía de que otros le arrebaten su merecida hazaña. No le sobran razones. Como hombre de su tiempo, recurre a las formalidades características del imaginario descubridor: gestos solemnes, fórmulas estereotipadas vertidas a los cuatro vientos y un ceremonial tan pomposo como arcaico, que se pierde en la noche de los tiempos:

“Vivan los muy altos e muy poderosos reyes don Fernando e doña Juana, Reyes de Castilla e de León e de Aragón, en cuyo nombre, e por la corona real de Castilla, tomo e aprehendo la posesión real e corporal e actualmente destas mares e tierras e costas e puertos e islas australes, con todos sus anejos e reinos e provincias que les pertenecen o pertenecer pueden, en cualquier manera e por cualquier razón e título que sea o ser pueda... en nombre de los Reyes de Castilla, presentes o por venir, cuyo es aqueste imperio e señorío de aquestas Indias, islas e Tierra Firme septentrional e austral, con sus mares, así en el polo Ártico como en el Antártico, en la una y en la otra parte de la línea equinoccial, dentro o fuera de los trópicos de Cáncer e Capricornio... e agora e en todo tiempo en tanto que el mundo durare hasta el universo final juicio de los mortales”.²⁷

26. Véase el escudo citado en MENA, C. La Sociedad de Panamá en el Siglo XVI. Sevilla, Excma. Diputación Provincial de Sevilla, 1984, p. 259.

27. FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo: Historia General y Natural de las Indias, Ed. Juan Pérez de Tudela, 5 vols. B.A.E., Madrid, 1959; III, p. 212 y 214.

Y es así como al igual que el Gran Almirante, quien había iniciado con su gesta la incorporación de un nuevo continente al Viejo Mundo, Balboa incorpora ahora un océano, el Pacífico, que servirá para unir definitivamente a todo el ecumene. Colón intuía que muy cerca de Veragua existía un istmo, un paso estrecho que miraba hacia dos mares, algo que pudo demostrar años más tarde el extremeño Vasco Núñez. Lo que ignoraba es que aquel paso era terrestre y que sólo la mano del hombre lo convertiría, transcurridos varios siglos, en uno de los canales más importantes del mundo: el gran Canal interoceánico de Panamá. Las consecuencias geopolíticas del gran hallazgo no pueden pasar inadvertidas. Con el descubrimiento de la mar del Sur, Panamá toma conciencia de su verdadera entidad geográfica: la de istmo o puente entre dos mares y futuro epicentro del continente americano por el que transitaran hombres, mercancías y tesoros. Una vocación que sólo adquiere su auténtica dimensión a partir de 1530 cuando Francisco Pizarro, uno de los capitanes de Balboa, emprenda la anexión del Incario.

“En sentido estricto, <el Pacífico> no existió como tal hasta que en 1520 Fernando de Magalhaes, más conocido como Magallanes, atravesó la enorme extensión de aguas que entonces recibieron su nombre... Balboa había visto no el Pacífico, había visto el mar del Sur, y ese nombre se conservó en el lenguaje coloquial y, de forma muy general, en los mapas y en los discursos académicos”.²⁸ Con estas palabras el reconocido historiador y geógrafo Oskar Spate iniciaba su análisis de un proceso mediante el cual un inmenso espacio oceánico iba a convertirse en escenario de la globalización, en centro de gravedad del comercio y de la economía mundial en encrucijada de varios continentes que habían permanecido aislados desde la noche de los tiempos.

La memoria histórica resulta a veces extremadamente ingrata. ¿Quién podía imaginar en 1513 que aquella hazaña que conmocionó la corte castellana y alentó tantas expectativas iba a convertirse en flor de un día? Ciertamente el descubrimiento de la mar del Sur, la gran hazaña de Balboa, cayó muy pronto en el olvido, así como su protagonista. Vasco Núñez halló el tan ansiado océano en tierras panameñas, pero no fue capaz de encontrar el estrecho marítimo para atravesarlo, sencillamente porque no estaba allí. La expedición de Magallanes/Elcano materializaba por fin el acariciado sueño de Colón: se

28. SPATE, El lago español, p. 33.

había hallado una vía para llegar a la India navegando hacia occidente, el ansiado paso entre los dos océanos. Dada la enorme trascendencia de este hecho, la hazaña del portugués, iniciada en Sevilla en 1519, tan sólo seis años después, fue más recordada que la de Balboa. Y éste, poco a poco, fue cayendo en el olvido. Una verdadera injusticia histórica que no será reparada hasta el siglo XIX cuando la historiografía decimonónica comience a rescatar al descubridor, transmutado en héroe.

DESCUBRIMIENTOS, AVISTAMIENTOS Y OTRAS CONQUISTAS. BALBOA Y LOS PUEBLOS INDÍGENAS DE PANAMÁ QUINIENTOS AÑOS DESPUÉS¹

Por: Mónica Martínez Mauri

SOBRE DESCUBRIMIENTOS Y AVISTAMIENTOS

Desde mediados del año 2012 en Panamá se está hablando mucho del “descubrimiento” o “avistamiento” del mar del Sur. Algunos eruditos, conscientes de la carga semántica de estas nociones, prefieren hablar de un “encuentro de culturas”, un “esfuerzo común” o, incluso, de un “doble descubrimiento”. Sin embargo, las celebraciones en torno a este hito histórico no han hecho más que conmemorar el cruce del istmo y la conquista del océano Pacífico por Vasco Núñez de Balboa, un aventurero originario del viejo mundo que llegó a convertirse en el Adelantado del mar del Sur.

-
1. Este artículo es, en parte, resultado de la conferencia titulada Los pueblos indígenas de Panamá tras quinientos años de encuentros con “descubridores” dictada en la Biblioteca Dr. Reyes A. Mark, San Miguelito, Universidad de Panamá el 11 de septiembre de 2013.
 1. Mis más sinceros agradecimientos van dirigidos a la Universidad de Panamá, Marcela Camargo, Ruth Herrera, Francisco Herrera, Gerardo Maloney, Eugenia Rodríguez, Eugenia Mellado, Guillermina Itzel de Gracia, Félix de Lama, Luis Nebreda, Comisión Nacional para la Conmemoración del Quinto Centenario del Descubrimiento del Océano Pacífico, Rolando de la Guardia, Arysteides Turpana, Kuna Revolution, Jorge Sarsanedas y Osvaldo Jordán. La elaboración de este texto les debe mucho, aunque las ideas y opiniones expresadas en el mismo son responsabilidad de la autora.

Es por ello que creo necesario hacer unas consideraciones previas respecto a las implicaciones políticas de los términos en uso -descubrimiento y avistamiento- para referirse a este episodio histórico. Según el diccionario de la Real Academia Española, por descubrimiento se entiende: “1. Hallazgo, encuentro, manifestación de lo que estaba oculto o secreto o era desconocido. 2. Encuentro, invención o hallazgo de una tierra o un mar no descubierto o ignorado. 3. Territorio, provincia o cosa que se ha reconocido o descubierto”.

En una línea parecida, la versión 23 del diccionario incorpora el término “avistar” para referirse a “1. Alcanzar con la vista algo”; y “2. Dicho de una persona: reunirse con otra para tratar algún negocio”.

Considerando ambas definiciones podemos llegar a sostener que la proeza de Vasco Núñez de Balboa no fue ni un descubrimiento ni un avistamiento, pues el mar del Sur no era una realidad oculta, secreta o desconocida por los habitantes del istmo. Tal y como han demostrado varios historiadores y arqueólogos, entre los que se cuentan Joaquín García Casares (2007) y Richard Cooke y Luis Alberto Sánchez Herrera (2004), los nativos de la época se movían entre los dos mares. Gracias a las excavaciones científicas, hoy sabemos que las redes de intercambio y la movilidad de la población en el interior del área intermedia, pero también con Mesoamérica y América del Sur, eran comunes y frecuentes. Por lo tanto, la gesta de Balboa no fue nada más que un acto de conquista de un espacio que, según los invasores extranjeros, no tenía dueño.

Desde octubre de 2012 y hasta finales de octubre de 2013, los actos de conmemoración sobre la figura de Vasco Núñez de Balboa y la conquista del mar del Sur han sido numerosos. A modo de ejemplo, sin la intención de ser exhaustivos, podemos mencionar la Copa V centenario que enfrentó la selección de fútbol panameña con la española el 14 de noviembre de 2012; la restauración y reproducción de la pila bautismal de Balboa en Jerez de los Caballeros; la emisión de una moneda conmemorativa; la Ruta Quetzal BBVA 2013 cuyo itinerario se inició en Panamá a mediados de junio, continuó en Bélgica y Madrid y terminó en Extremadura, en el pueblo donde nació Vasco Núñez de Balboa; una serie documental promovida por La Prensa llamada “la ruta de Balboa”; el Congreso Académico Internacional del océano Pacífico celebrado del 2 al 4 de septiembre en la ciudad del Saber; una exposición en el Museo del Canal interoceánico; y, para cerrar con el ciclo conmemorativo, la celebración de la XXIII Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y de

Gobierno en ciudad de Panamá los días 18 y 19 de octubre de 2013. También estaba previsto el bautizo de dos indígenas, un emberá y un guna, en la pila bautismal de Balboa que fue restaurada en Jerez de los Caballeros (España), pero el evento fue suspendido ante la oposición de sectores indígenas e intelectuales tanto en Panamá como en España.

Muchos de estos actos han sido organizados por la Comisión Nacional para la Conmemoración del Quinto Centenario del Descubrimiento del océano Pacífico,² presidida por la primera dama de la República, Marta Linares de Martinelli, con el propósito de promocionar el país para atraer inversiones para el Canal y el sector turístico-inmobiliario. Las celebraciones han servido para mostrar al mundo tanto la historia de la vocación transista del país como las oportunidades que brinda el Istmo al capital transnacional: un punto focal del intercambio comercial mundial.

Dejando de lado las consideraciones previas sobre la terminología y sus implicaciones político-económicas, no podemos negar que la conquista del mar de Sur por Vasco Núñez de Balboa es un episodio histórico digno de ostentar la categoría de “momento estelar de la Humanidad”. Así lo catalogó Stefan Zweig, quien dedicó uno de sus 14 capítulos de su célebre libro al descubrimiento del océano Pacífico. Zweig nos recuerda que como el arte, la historia culmina sus obras más importantes en momentos clave de inspiración, un momento verdaderamente histórico, un momento estelar de la Humanidad. Estos momentos fatídicos, en los cuales una decisión que perdurará para siempre se concentra en una fecha única, son raros en el curso de la historia. Son momentos en los que el destino de una persona marca el de centenas de generaciones. Si tenemos en mente esta idea, todos estaremos de acuerdo en reconocer que ese día de septiembre de 1513 en el que Balboa contempló con sus propios ojos el mar del Sur, cambió la historia de la Humanidad y estableció una dicotomía clara entre “vencedores y vencidos”, “conquistadores y conquistados”. Una dicotomía que también se traduce en lo que algunos han llamado las dos narrativas, la de la colonialidad (apología de la conquista) y la de la decolonialidad (leyenda negra).³

Después de ver el breve recuento de actos de celebración de la conquista del mar de Sur que ha habido en Panamá durante los últimos meses, es fácil

2. <http://www.vcentenariopanama2013.com>

3. “Entrevista a Ana Elena Porras. La historia: un arma de colonización”, La Estrella de Panamá, 28 de julio de 2013

adivinar por qué narrativa ha optado el gobierno actual. El discurso de la colonialidad sigue estando de moda en el istmo. Poca ha sido la influencia de los intelectuales indígenas y de algunos académicos nacionales y extranjeros que desde hace años intentan reescribir la historia desde una perspectiva más plural. Lo que quizás deberíamos preguntarnos llegados a este momento es ¿por qué en Panamá las élites han optado por la narrativa de la colonialidad? Y ¿por qué han convertido a Balboa en un ídolo?

EN EL PANAMÁ MESTIZO: BALBOA, EL ÍDOLO DE LA NACIÓN

Para los supuestos vencedores de esta historia de descubrimientos y conquistadores, Balboa es un héroe genial. Es por ello que lo han puesto en un pedestal y le han erigido numerosos monumentos. Balboa da vida, desde hace más de un siglo, al mito fundacional de la identidad nacional panameña.

Como muy acertadamente ha señalado Anne-Marie Thiesse (1999), la creación de las identidades nacionales es, paradójicamente, un fenómeno internacional, se produce de forma simultánea en diferentes lugares del mundo. La idea de la nación como una comunidad amplia unida por vínculos que no son un soberano ni una religión se expande desde Europa por el mundo a partir del siglo XVIII. A partir de este momento, la nación se alimenta de elementos simbólicos y materiales. Entre ellos, los principales ingredientes son: una historia que establece continuidades con los antepasados, héroes legendarios, una lengua, monumentos, folklore, un paisaje típico, una mentalidad particular, representaciones oficiales (himno y bandera) e identificaciones pintorescas (vestido típico, animal emblemático, gastronomía). A nadie se le escapa que la pollera, el águila arpía, la flor del Espíritu Santo o el monumento a Balboa son parte de esta construcción nacional. A partir de estos símbolos se construye la identidad panameña a inicios del siglo XX.

En este proceso de construcción nacional, Balboa en tanto que héroe legendario de la nación, pero también como el “inicio” del país a nivel histórico-geográfico (García Rodríguez, 2003: 465), pronto se convierte en uno de los principales ingredientes de la panameñidad. Por la tanto, no es de extrañar tal y como señalaba Jorge Sarsaneda⁴ en Panamá lleven su nombre

4. Jorge Sarsaneda del Cid: “El ídolo”. La prensa, opinión, 3 de abril de 2013.

la moneda nacional, unos cuadernos escolares, una cerveza, una avenida importante, dos corregimientos, unas sardinas, un restaurante, una condecoración, una aseguradora, un puerto y una estatua. Contra todo pronóstico, las élites del país han elevado a los invasores a la categoría de descubridores y les han rendido numerosos homenajes. Además de los ofrecidos a Balboa, sirven también de ejemplo los nombres de los puertos del Canal en el Caribe y en el Pacífico: Colón y Balboa.

Todos los panameños conocen la aventura de Vasco Núñez de Balboa. Saben que era un aventurero que llegó a Panamá acompañado de su perro en busca de riquezas, que era popular, listo y oportunista. También han oído que supo ganarse la confianza de los indígenas y que incluso convivió con una mujer nativa (según Méndez Pereira, la llamada Anayansi). Pero lo que no se les escapa es que fue él, y sólo él, quien descubrió el mar del Sur. Nadie en Panamá es ajeno al significado simbólico de este episodio histórico, a su carga emblemática y mítica. El 25 de septiembre de 1513, Balboa dio la primera lección de individualismo al pueblo panameño. Cuando estaba a punto de contemplar el nuevo mar, ordenó a todos los hombres que le seguían que se detuvieran. Quería ser exclusivamente él -el primer súbdito del Rey, el primer cristiano- el que contemplara la inmensidad del otro mar. Y así fue como paso a paso, consciente de la significación del momento, Núñez de Balboa ascendió con la bandera en su mano izquierda y la espada en su derecha para que sus ojos contemplaran el tan buscado mar por Colón y otros navegantes. Después de un largo rato de contemplación extática, Balboa llamó a los hombres que le acompañaban. Fue luego cuando derribaron un árbol para construir una cruz, tomaron posesión del lugar en nombre de los Reyes Católicos y el escribano Andrés de Valderrábano levantó acta. El pergamino confirma que «el tal señor Vasco Núñez fue el primero que vio ese mar y lo mostró a sus seguidores».

Otro aspecto de la vida de Balboa que no se le escapa a ningún panameño que haya pasado por el sistema educativo nacional es cómo murió. Recuerda Juan Bautista Sosa:

“No murió como Colón, lleno de achaques y cargado de años, pobre y olvidado casi en una posada de Valladolid; ni como Cortés decepcionado y solo; ni como Gonzalo Jiménez de Quesada, el conquistador de Nueva Granada, deforme y pestilente; ni como su apresador y carcelero, Francisco Pizarro, viejo víctima de una conjuración, en su propio palacio.

Balboa murió como debía morir; de frente a sus enemigos, a los cuarenta y cuatro años de edad, cuando su prestigio, su juventud y las energías de su espíritu le predestinaban a ser el ejecutor de las más extraordinarias hazañas en el mar que había descubierto” (Juan Bautista Sosa, 1904 en González de León, 2013).

Y es que si el personaje de Balboa seduce por algo es porque es una víctima (García Rodríguez, 2003). Es un hombre joven condenado a muerte por su suegro y rival político: Pedro Arias Dávila, más conocido como Pedrarias. Un burócrata que encarna todos los males del viejo mundo y que no soporta los éxitos del joven aventurero en tierras americanas. En Panamá, Balboa es adoptado como símbolo del “hombre democrático, moderno, nuevomundista: sin orígenes aristocráticos, es un triunfador por mérito propio” (Porras, 2009: 74).

A diferencia de lo que sucede en otros países de la región donde los conquistadores aparecen enfrentados a los gobernantes nativos -en México, Cortés enfrentado a Moctezuma; en Perú, Pizarro a Atahualpa- el opositor de Balboa no es un indígena, sino que se lo contraponen a otro español, Pedrarias. La oposición toma diversas formas: Balboa, persona popular, luchador y emprendedor versus Pedrarias, arrogante, cruel y aristócrata. Pero Pedrarias siempre sale perdiendo, queda invisibilizado por ser considerado el responsable de la decapitación de Balboa (Gasteazoro 1977: 13; Arauz y Pizzurno, 1997; Porras, 2004: 78; Aram, 2007).

Esta ausencia de los líderes indígenas, tanto en la travesía hacia el mar del Sur como en los intentos de conquista del istmo, es muy significativa. Corresponde con la idea de “nostalgia” que ha desarrollado el historiador estadounidense Peter A. Szok (2001) para referirse a la voluntad de las élites panameñas por ignorar los pueblos inmigrados⁵ al istmo con la modernización del país y, por lo contrario, promover un pasado imaginado inspirado en el legado hispano. La poesía que elogiaba a la madre patria y las novelas históricas que glorificaban el papel de Panamá en la colonia, son fruto de esta época. Una de las obras más destacadas es, sin lugar a dudas, la novela “Núñez de Balboa: el tesoro de Dabaibe” de Octavio Méndez Pereira (1934) en la que el autor presentaba la idea del mestizaje panameño (la mezcla

5. En su gran mayoría: chinos, afroantillanos e indostanos.

entre europeos y nativos) sirviéndose del supuesto romance entre Núñez de Balboa con la indígena Anayansi.

Esta nostalgia de la que tanto habla Szok también está presente en muchos otros símbolos nacionales, sobre todo en los monumentos que han acompañado el proceso de construcción de la nación. Los monumentos representan una selección de momentos o personajes históricos que una sociedad quiere recordar y mostrar al mundo. Evocan historias, relaciones entre países y nos remiten a los ancestros de la nación. Suelen aparecer en casi todas las guías turísticas, postales o estampillas y -en un mundo cada vez más homogéneo- imprimen carácter a los lugares densamente poblados.

El monumento a Vasco Núñez de Balboa de 1924, situado en la avenida que llevaba su nombre, tiene una historia que es interesante recordar. El conjunto monumental que en la actualidad se encuentra en la cinta costera⁶, tiene su origen en una propuesta que hizo Belisario Porras al rey Alfonso XIII en 1913, tras la celebración del IV Centenario del descubrimiento del mar del Sur (Castillero, 1974: 49). Al monarca le gustó la idea y contrató a los artistas Mariano Benlliure y Miguel Blay para que lo construyeran. Como se explica en la maqueta que sirvió para elaborar la obra, el monumento se divide en dos partes. Una primera, en lo alto, en la que “Balboa aparece cubierto de la armadura, arrogante en la gallarda actitud que corresponde a la nobleza y firmeza de carácter de la raza castellana”, y una segunda, en la base, en la que se muestra “el globo terrestre ceñido por cuatro figuras atléticas, las manos enlazadas, que representan la población humana en sus principales troncos étnicos: blanco, amarillo, cobrizo y negro”. La imagen que revela el conjunto escultórico es, sin lugar a dudas, fruto de una época en la que se veneraba a los conquistadores y se asumía la existencia de razas. No es casual que las figuras que representan las razas aparezcan desnudas y la de Balboa elegantemente vestida, ni tampoco es casual que una esté encima y las otras debajo, ni que una aparezca en solitario y las otras en compañía.

La historia que explica el monumento debe situarse en su contexto político e ideológico. En los años que precedieron a la Segunda Guerra Mundial, la idea de que existían razas superiores e inferiores cobró fuerza. Este monumento,

6. “La estatua de Balboa es la ‘joya de la corona’ del nuevo parque urbano en Panamá”, Levante-EMV.com, 27/09/2008, <http://www.levante-emv.com/cultura/2008/09/27/cultura-estatua-balboa-joya-corona-nuevoparque-urbano-panama/500206.html>

como muchos otros que se erigieron en otras latitudes, parte de esta idea. Por ello puede ser considerado una apología al racismo, pues justifica la supremacía de unos pocos sobre unos muchos en base a criterios biológicos. Desde la segunda mitad del siglo XX, los antropólogos han demostrado que la categoría “raza” era una construcción social que no obedecía a diferencias objetivas entre los humanos, sino a voluntades diferenciadoras. Recientemente los estudios genéticos también han confirmado estas ideas mostrando que la variabilidad genética entre personas de distinto color es insignificante. Las razas no existen. Sólo existe una sola raza, la humana. Todos los humanos pertenecemos al mismo repertorio común. Por lo tanto, se hace evidente que la voluntad de diferenciación racial sólo obedecía a las lógicas de dominación.

A pesar de las revelaciones de la ciencia, las ideas racistas perduran y a veces son más difíciles de derribar que los monumentos esculpidos en piedra. No es por ello de extrañar que algunos digan que, aunque las razas no existen, el racismo sobrevive.

En definitiva, el monumento a Balboa es anacrónico. Se explica por la época en la que fue construido, un momento en el que construir una nación de iguales no era un proyecto estimulante para la oligarquía del país. En el Panamá de principios del siglo XX, las desigualdades no eran percibidas como algo a combatir, sino como una realidad “natural”. Por este motivo, una parte importante de la población, la identificada como razas inferiores, debía acatar la primacía de las superiores. Se entiende que el monumento a Balboa se enmarca en este momento histórico. Lo que cuesta más de entender es por qué en el año 2013, una vez se ha demostrado que las razas no existen y se han aprobado Declaraciones Universales de Derechos Humanos (también indígenas) que promulgan la igualdad entre todos y todas, se ha llevado adelante una iniciativa para declarar este conjunto escultórico Monumento Histórico Nacional.⁷

EN ESPAÑA: BALBOA, EL DESCONOCIDO

La gran popularidad de Vasco Núñez de Balboa en Panamá contrasta con el tratamiento que ha recibido históricamente en su tierra natal. En España, las

7. “Aprueban iniciativa para declarar Monumento Histórico Nacional el Monumento al Descubrimiento del mar del Sur”, 20 septiembre de 2013, www.panamaon.com

celebraciones en torno al V Centenario del mar del Sur han sido mucho más modestas. En Jerez de los Caballeros, un pueblo extremeño de no más de 10.000 almas que parece haber visto nacer al conquistador, las autoridades han celebrado a bombo y platillo el supuesto descubrimiento de su hijo pródigo, pero en el resto del país, con la excepción de un congreso académico dedicado al océano Pacífico en Sevilla⁸, no se ha celebrado nada. Y es que en el Estado español, Balboa es un gran desconocido. Si ya en Panamá muchos identifican a Balboa con la moneda nacional⁹ y no con el personaje histórico, en España muchos identifican a Balboa con el protagonista de la saga hollywoodiense “Rocky”, el boxeador italoamericano que encarnó Sylvester Stallone.

En Madrid, la capital del reino, una parada de metro lleva por nombre Balboa. Sin embargo, esto no favorece la popularidad del personaje. La gran mayoría de los madrileños ignora a quién va dedicada la parada. Muestra de ello es esta noticia publicada por el periódico de corte conservador y monárquico este mismo año:

“Desde 1954, un Vasco Núñez de Balboa de tres metros que avistaba el horizonte espada en mano y dedo en alto preside la avenida madrileña entre el Museo de América y la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo. Nadie sabe cuándo ocurrió, pero lo cierto es que Balboa perdió su espada, también su placa de identificación y numerosos garabatos aparecieron surcando la piedra sobre la que descansa la estatua. Ni siquiera quienes viven en el barrio, que llevan casi 60 años conviviendo con el Balboa de piedra, eran capaces de identificar a su imperturbable vecino”.¹⁰

Balboa, como muchos otros conquistadores del continente americano, ha sido relegado al olvido. Hoy en día en las escuelas apenas se le dedica una pequeña columna en los libros de historia. En España, el protagonista de la aventura americana fue otro hombre. Si algo tienen claro los españoles es que Cristóbal Colón llegó a América.

8. “Congreso Internacional El Pacífico, 1513-2013. De la mar del Sur a la construcción de un escenario oceánico”, 23-27 de septiembre de 2013, Universidad de Sevilla.

9. “Nombre de moneda es un error histórico”, El siglo, 20 septiembre 2013.

10. “Ruta Quetzal BBVA: Rescatar al «desconocido» Núñez de Balboa”, ABC, 6 de junio de 2013.

EN EL PANAMÁ INDÍGENA: BALBOA, EL GENOCIDA

En la relación histórica de Octavio Méndez Pereira, teñida de romanticismo y nacionalismo, se sostiene que Balboa trataba bien a los indios y que éstos veían en él un ser superior. Pero lo cierto es que los nativos que le sirvieron de guías, pronto se dieron cuenta de que era el deseo de oro y poder lo que le movía. Tal y como han puesto de manifiesto historiadores como Aram (2007) o Castellero Calvo (1995), tanto las narraciones de Oviedo, como las de Las Casas o el mismo Balboa, muestran que los españoles querían capturar esclavos, conseguir provisiones pero, sobre todo, ansiaban el tan buscado oro. Por esto los nativos que se negaban a proporcionárselo eran torturados, ahorcados o aperreados.

Seguramente la colaboración entre Balboa y los “indios” no fue tan sincera como sostiene Méndez Pereira. Es más que evidente que el miedo a la represión, la tortura y la muerte obligó a más de un nativo a servir de guía o porteador. Es por ello, que los actuales indígenas de Panamá creen que no hay nada que celebrar este año 2013. El Congreso General Guna, en un comunicado emitido en el mes de septiembre de 2013, dejaba claro que las celebraciones no hacían “más que encubrir la verdadera historia de Abiyala y como siempre, vuelven a alegrarse del dolor y la sangre de los indígenas víctimas del invasor” (Comunicado CGG, septiembre 2013).

Para el lingüista y escritor guna Arysteires Turpana “una inercia histórica es la que nos ha impuesto la superstición de que (V)‘Asco’ Núñez de Balboa fue el descubridor del mar del Sur”. Lo considera un “bandido y genocida español” de indígenas. Sobre su estatua en la cinta costera opina que “es una afrenta a la dignidad de todos los panameños” y recomienda al gobierno la “decente iniciativa” de devolverla a España.

Otros gunas, como Sargi, uno de los cantantes del grupo musical Kuna Revolution, creen que tendrían que empezar a cambiar el nombre de la Ruta de Balboa por el de la ruta de los Ancestros¹¹. Desde la ciudad de Panamá, su grupo de rap dedica un tema llamado “Legendarios” a las principales figuras de la resistencia indígena durante la conquista. También en la ciudad, en un muro que hasta hace poco existía en el Parque Omar se podía leer: “El mar estuvo ahí, nuestros ancestros lo sabían. Celebrar que Vasco Núñez de

11. Comunicación personal, Panamá, 7 de septiembre de 2013.

Balboa se enteró hace sólo 500 años, es institucionalizar la ignorancia y el desprecio por nuestra historia. Winnie T. Sittón”. Desgraciadamente el muro fue derribado antes de que empezara el mes de septiembre.

En definitiva, hoy -500 años después de la llegada de Balboa al golfo de San Miguel- al igual que en 1492 -500 años después de la llegada de Cristóbal Colón al mar Caribe- los pueblos indígenas no están a favor de celebrar ningún descubrimiento y lo manifiestan públicamente. Aunque los medios de comunicación muchas veces no se hagan eco de sus reivindicaciones, numerosas son las oportunidades en las que denuncian lo absurdo de celebrar genocidios. Una de estas ocasiones se presenta cada 12 de octubre. Seguramente nadie en Panamá ignora que Balboa fue decapitado en Acla. Sin embargo, poca gente sabe que desde hace años cada “Día de la Raza” un grupo de estudiantes indígenas intenta decapitar la Estatua a Balboa. Con este acto se hace evidente que la historia no es conmemorada de la misma forma por todos los ciudadanos de la República.

En Panamá, no sólo los indígenas tienen opiniones críticas respecto al descubrimiento del mar del Sur, algunos intelectuales del país también han alzado su voz para denunciar la construcción de mitos poco incluyentes. A modo de ejemplo podemos citar los cuestionamientos de Orlando Acosta a la costosa publicación del libro “Vasco Núñez de Balboa y los cronistas de Indias” por la comisión del V centenario¹², las críticas de Jessica Young a los actos de conmemoración sin participación indígena¹³, la reflexión de Olmedo Beluche en torno a las negativas consecuencias de la economía mundo que hizo posible el descubrimiento del mar del Sur o la discusión que trae a colación el economista Juan Jované sobre la Ley de la Convención Nacional de 1904 que llamó Balboa a la moneda de Panamá: una denominación que a su criterio es errónea porque toma el nombre del primer invasor que saqueó a los indígenas¹⁴.

Otro destacado intento de reivindicar el papel de los nativos del istmo en la historia de Panamá, es la publicación de la novela histórica de Marisín González “¿Por qué un Balboa y no un Cémaco?”. El libro, siguiendo la documentación de la época, recrea los primeros momentos en los que arribó

12. Orlando Acosta “Turbulencias 500 años después”, La Estrella de Panamá, 5 de marzo de 2013.

13. Jessica Young “Qué descubrimiento ni qué ocho cuartos ¿Me repite la pregunta, por favor?”. La Estrella de Panamá, 24 de febrero de 2013

14. Juan Jované, “Historia de Balboa es una mentira”, El Siglo, 1 de octubre de 2013.

Cristóbal Colón al istmo, su entrevista con Quibián, el señor de la tierra y los conflictos que entre ellos posteriormente surgieron. Retrata las figuras de Cémaco, Comagre, Abibeiba y Pacra insistiendo en su trascendencia histórica y en el hecho, evidente, que los castellanos no vinieron al istmo en calidad de huéspedes, sino de invasores.

Estas narrativas críticas con las versiones romantizadas del encuentro entre los conquistadores y los habitantes del istmo, recuerdan que el descubrimiento de América y del mar del Sur inauguró una época convulsa y difícil para los pueblos indígenas del continente. En primer lugar, por la debacle demográfica que supuso la venida de los conquistadores. Si en el momento de su llegada la población del istmo se estimaba entre 150.000 y 2.000.000 de indígenas (Cooke y Sánchez Herrera, 2004b), en 1522 se había reducido a unas 13.000 personas (Gallup Díaz, 2005). Además de la violencia, las enfermedades que trajeron los castellanos fueron mortales para muchos nativos. De hecho, algunos historiadores consideran que la conquista de América fue la primera guerra biológica de la Humanidad, pues las armas más poderosas de los invasores fueron los virus.

En segundo lugar, por la disminución de la heterogeneidad ecológica del país. Tal y como sostiene Alfred Crosby (1988), la conquista también supuso un imperialismo ecológico: muchas especies europeas se convirtieron en plagas invasoras, que acabaron con especies locales; mientras que muchos productos americanos fueron fuente de riqueza en Europa. ¿Qué hubiera sido del Viejo Mundo sin tomates, patatas o maíz? Los productos que llegaron del Nuevo Mundo fueron vitales para el desarrollo económico de los países europeos.

En tercer lugar, la conquista abrió la puerta a la llegada de otros extranjeros en búsqueda de riquezas a los territorios indígenas. A modo de ejemplo, podemos citar los intentos de los escoceses por establecer una colonia en el Darién a finales del siglo XVII, o las múltiples entradas de ingleses, franceses y holandeses con el mismo fin. Ninguno de estos extranjeros consideró a los nativos de la región como verdaderos dueños del territorio. Su agencia pocas veces fue reconocida, pues argumentaban que era *terra nullis* o que esas sociedades no podían gobernar sus vidas por el estado de barbarie en el que vivían.

Desgraciadamente las noticias que leemos en los periódicos panameños nos muestran que después de quinientos años esta historia sigue. ¿Cómo no

interpretar los múltiples intentos de compañías extranjeras por explotar el turismo, la minería o la energía de los ríos de los territorios indígenas? El descubrimiento del mar del Sur abrió la puerta a los forasteros de ultramar. Pero lo más grave de todo es que promovió un modelo de desarrollo mundial devastador para los recursos naturales del planeta, la diversidad cultural y, además, basado en la desigualdad. Parecería que los pueblos indígenas tienen motivos de sobras para no querer celebrar esta efeméride.

MITOS NACIONALES Y DEBATES CIUDADANOS

Hace ya algunos años, tomando una cerveza en la isla de Gardi Sugdup con unos amigos gunas, uno de ellos, Avelino Pérez, me dijo “Balboa, quinientos años después y todavía dominando al indio”. Tras la frase, todos bajamos la cabeza, pero seguidamente nos reímos. Esta frase y este gesto siempre me han acompañado en mis pensamientos, creo que resume la relación de algunos grupos indígenas, sobre todo los gunas, con el mundo de los blancos. Balboa llegó, conquistó, pero los indígenas siguen ahí. Es como la cerveza, llegó, emborrachó, pero no los consumió.

Después de todo lo expuesto es evidente que el mito de Balboa, en tanto que relato fundador que los miembros de una sociedad transmiten de generación en generación, interpela a todos los ciudadanos de Panamá, pero no puede ser un ideal compartido por todos. El mito de Balboa en lugar de unir a la nación en torno a un mismo orden del mundo y a una misma concepción de la existencia, la divide entre vencedores y vencidos, por ello suscita reacciones tan contradictorias.

Me gustaría concluir este breve texto refiriéndome a las reflexiones del antropólogo estructuralista Claude Lévi-Strauss en torno al potencial ideológico de los mitos. Como él mismo sostenía, “un mito se refiere siempre a acontecimientos pasados: ‘antes de la creación del mundo’ o ‘durante las primeras edades’ o en todo caso ‘hace mucho tiempo’”. Pero el valor intrínseco atribuido al mito proviene de que estos acontecimientos, que se suponen ocurridos en un momento del tiempo, forman también una estructura permanente. Ella se refiere simultáneamente al pasado, al presente y al futuro” (Lévi Strauss, 1961 [1958]: 232). Lo que nos quiere decir este fragmento es que el pensamiento mítico se asemeja a la ideología política. De ahí que episodios como el Descubrimiento del mar del Sur, o la Revolución francesa, sean realidades, secuencias de acontecimientos pasados, pero también esquemas dotados

de eficacia permanente, que permiten interpretar la estructura social del Panamá y la Francia de hoy con los antagonismos que allí se manifiestan.

Teniendo en cuenta estas sabias palabras de Lévi-Strauss, creo que lo más acertado sería conmemorar pero no celebrar la conquista del mar del Sur por Vasco Núñez de Balboa. En lugar de que un sector de la población alabe, aplauda o festeje la efeméride del 25 de septiembre, parece más acertado unir a todos los ciudadanos de la nación para reflexionar sobre cómo ese día marcó sus vidas y las del resto de la Humanidad.

BIBLIOGRAFÍA:

Aram, Bethany (2007) *Leyenda negra y leyendas doradas en la conquista de América. Pedrarias y Balboa*. Marcial Pons, Madrid.

Arauz, Celestino A y Pizzurno, Patricia (1997) *El Panamá Hispano (1501-1821)*. Diario la Prensa, Panamá.

Castillero Reyes, Ernesto J. (1974) "Panamá y sus estatuas", *Revista Lotería*, 215 enero: 47-55.

Castillero Calvo, Alfredo (1995) *Conquista, evangelización y resistencia: triunfo o fracaso de la política indigenista?* Ed. Mariano Arosemena, Panamá.

Cooke, Richard G. y Sánchez Herrera, Luis A. (2004) "Arqueología en Panamá (1888-2003)", *VV.AA. Panamá: cien años de República*. Manfer, Panamá.

Cooke, Richard y Sánchez Herrera, Luis A. (2004b) "Panamá indígena: 1501-1550", A. Castillero Calvo, (ed.) *Historia General de Panamá Volumen I, Tomo I: Las Sociedades Originarias, El Orden Colonial*. Ministerio de la Presidencia de la República de Panamá, Panamá: 47-78.

Crosby, Alfred W. (1988) *Imperialismo ecológico: La expansión biológica de Europa, 900-1900*. Ed. Crítica, Barcelona.

Gallup-Díaz, Ignacio. (2005) *The door of the seas and key to the universe: Indian politics and imperial rivalry in the Darién, 1640-1750*. Columbia University Press, Chichester.

García Rodríguez, Ariadna (2003) "Vasco Núñez de Balboa y la geopsiquis de una nación", *Revista Iberoamericana*, Vol. LXVII, Núm. 196, Julio-Septiembre: 461-473.

García Casares, Joaquín (2007) *Historia del Darién: Presencia y Actualidad de los Chocoes*. Tesis Doctoral, Universitat de Valencia.

Gasteazoro, Manuel (1977) "Aproximación a Pedrarias Dávila". En: *Antología de la Ciudad de Panamá*. Vol. I. Impresora de la Nación, Panamá.

González de León, Aníbal (2013) Vasco Núñez de Balboa. Descubridor del Pacífico Vº Centenario 1513-2013. Macro Venta S.A., Panamá.

González, Marisín (2013) ¿Por qué un Balboa y no un Cémaco? Una interpretación panameña de nuestra historia. Editorial Tecnológica, Panamá.

Lévi-Strauss, Claude (1961 [1958]) Antropología estructural. Eudeba, Buenos Aires.

Méndez Pereira, Octavio (1934) Núñez de Balboa: El tesoro del Dabaibe. Talleres Gráficos Benedetti, Panamá.

Porras, Ana Elena (2009) Cultura de la Interoceanidad. Narrativas de la identidad nacional (1990-2002). Ed. Universidad de Panamá, Instituto de Estudios Nacionales, Panamá.

Romoli, Kathleen (1955) Vasco Núñez de Balboa, descubridor del Pacífico. Espasa-Calpe, Madrid.

Szok, Peter (2003) "Las huellas de "el lobo": nacionalismo y arte popular en Panamá", Mesoamérica, 45 (enero- diciembre): 148-178.

Szok, PeterA. (2001) La Última Gaviota: Liberalism and Nostalgia in Early Twentieth Century Panamá. Westport, Connecticut, Greenwood.

Thiesse, Anne-Marie (1999) La création des identités nationales. Europe XVIIIe-XXe siècle. Editions du Seuil, París.

Zweig, Stefan (2003 [1927]) Momentos estelares de la Humanidad. Editorial Acantilado, Barcelona.

LOS CIRCUITOS MERCANTILES EN EL PACÍFICO SUR Y EL IMPACTO DE LAS REFORMAS BORBÓNICAS SIGLOS XVIII - XIX

Por: Cristina Mazzeo de Vivó

INTRODUCCIÓN

La Carrera de Indias como suele definirse el sistema mercantil español, que conectó a la metrópoli con el inmenso territorio americano, fue clave para el mantenimiento del sistema económico y financiero del imperio español. La Recopilación de las Leyes de los Reinos de Indias perfilaron los lineamientos del sistema mercantil y éste se sustentó sobre la base del monopolio, con un puerto único: en España, Sevilla en un primer momento y a partir del siglo XVIII, Cádiz y cuatro rutas que conectaban con los puertos principales en América. En el Caribe, Cuba ocupaba el principal lugar; mientras que Cartagena de Indias se presentaba como la puerta de entrada a América del Sur conectando a su vez con Portobelo en América Central y éste a su vez, a través del Istmo de Panamá con el puerto del Callao sobre el Pacífico; más hacia el norte el puerto de Veracruz era la entrada al Virreinato de Nueva España, desde donde se redistribuían las mercaderías en dicho virreinato. Si la Carrera de Indias comenzó siendo un proyecto cuyo interés era el control total por parte de la Corona, pronto las necesidades económicas y los riesgos que corría el intercambio, decidieron que los mercaderes sevillanos asumieran el reto del tráfico a distancia. Fue entonces que el sistema mercantil, lejos de mantenerse como un coto cerrado a los castellanos, según lo establecido por

las Leyes de Indias, se fue abriendo progresivamente a otros súbditos españoles, mediante el sistema de licencias, además debió enfrentar las vicisitudes provocadas por las potencias extranjeras que codiciaban los beneficios económicos que recibía la Corona española a través de dicho comercio.

En este contexto, la ciudad de Panamá siguió los pasos de auge y caída del comercio con América, en relación con los cambios operados a lo largo del siglo XVIII y principios del XIX establecidos por la Corona española. El presente trabajo busca reflexionar sobre dichos cambios y el impacto que ellos tuvieron en los circuitos mercantiles del Pacífico sur.

La ciudad de Panamá, desde su fundación en 1519, fue paso obligado de los circuitos comerciales realizados en el Pacífico sur y su conexión con el Atlántico. Siempre se ha hablado de las dificultades que significaba el tránsito por esta región debido a su clima tropical y las enfermedades que encontraban ambiente propicio para su desarrollo, traídas tanto desde Sevilla como de la costa africana, Lima o Acapulco. Su población era escasa y los aborígenes fueron reemplazados por esclavos. Sin embargo, a pesar de sus dificultades, esta región era, en ese tiempo, más apreciada que la ruta por el Cabo de Hornos, la cual era más larga y con mayores dificultades por lo menos hasta entrado el siglo XVIII.

De Lima llegaban a Panamá los cajones de plata que luego eran transportados a Portobello, donde se celebraban las ferias. Las mercaderías trasladadas a Panamá eran luego llevadas a Lima por mar, a través de la Armada del mar del Sur. De esta manera, Panamá fungió como nexo entre el comercio del Atlántico y el Pacífico.

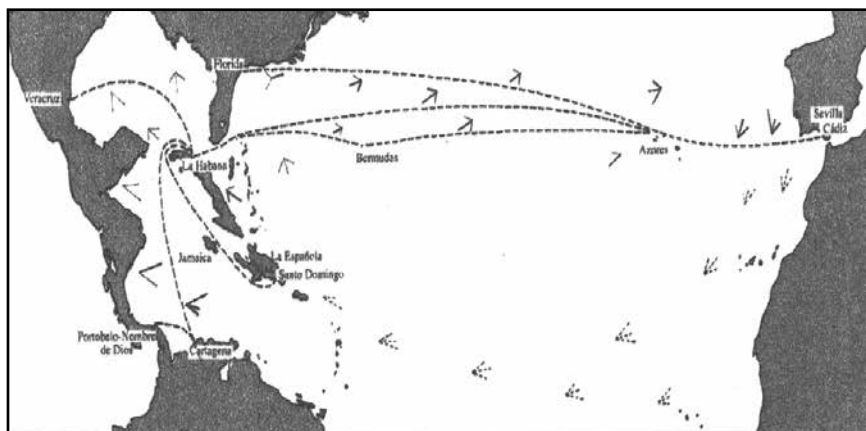
1. EL COMERCIO EN PANAMÁ

A comienzos del siglo XVII (1607), el comercio en Panamá va a ir decayendo. Ciertos informes de la época, como cita Margarita Suárez, indican que el único comercio que se mantuvo fue el de las mulas que transportaban las mercaderías de una costa a otra pero que comenzaba a decaer en la medida que las flotas tardaban en llegar debido a las guerras que España debía enfrentar. De esta manera, muchos comerciantes ya no residían en la región, fundamentalmente desde que los mercaderes del Perú enviaban a sus factores directamente a España. Esta fue una de las razones que provocó la desaparición de las ferias. La estrategia perulera de enviar agentes a España

desplazó también a aquellos panameños que solían realizar operaciones en las ferias de Portobelo. Ya no se hacían las transacciones en el istmo, las mercancías iban acompañadas por los factores peruanos y las que llegaban de España a crédito, se pagaban en Lima. (M Suárez 2001: 327). De esta manera la actuación del istmo se redujo a transacciones menores especialmente al transporte. Por otro lado, en el siglo XVII las flotas se hicieron cada vez más distantes unas de otras y por lo tanto mantener como única actividad el trajín no era muy rentable. Las flotas llegaron a distanciarse de tal manera que aparecía prácticamente una cada tres años. Esta situación provocó que los fletes aumentaran como una manera de compensar la baja en la demanda del transporte y de acuerdo a lo que sostiene Suárez, llegaron a aumentar 13 veces más por kilómetro que la ruta de Huancavelica a Potosí, convirtiéndose de esta manera en el flete más caro de la región. (Suárez, 2001: 329)

En una serie de juntas de comercio realizadas por el Consulado de Lima durante el siglo XVII, se hace presente al virrey *“los inconvenientes que resultan al Comercio de que vengan las armadas anualmente, pues aun siendo cada dos años no se ha podido expender la ropa en tan corto término”*. (Smith 1948, 29) Situación que indica la saturación del mercado peruano.

Las rutas seguidas por las flotas y galeones desde y hacia América son las siguientes, las cuales contaban con fechas fijas y por lo tanto eran muchas veces interceptadas en el centro del Atlántico por corsarios ingleses.



Rutas seguidas por las flotas españolas hacia y desde América (siglos XVI-XVIII).
Las flechas indican la dirección de los vientos.

2. CORSARIOS FRANCESES

Como podemos apreciar en el mapa, el movimiento comercial se concentraba en el área del Atlántico mientras que el Pacífico se había mantenido como un espacio cerrado a la incursión extranjera. Sin embargo, a comienzos del siglo XVIII, la situación comienza a complicarse, debido a la incursión de los corsarios en la zona del Caribe. En cartas escritas por el marqués Casteldosrius desde Panamá se indica la necesidad de contar con dos escoltas para el resguardo de la Armada del Sur, y además los daños que estaba causando al comercio la introducción de efectos en las naos francesas que llegaban a los puertos del Pacífico. (Smith 1948: 35) Fueron justamente los franceses que inauguraron o por lo menos comenzaron a utilizar la ruta del cabo de Hornos bordeando la isla de Tierra del Fuego, evitando de esta manera la ruta de la Armada del Sur procedente de Panamá. Los primeros años fueron de tanteos porque no se conocían las posibilidades del comercio. Sin embargo, con la creación de la Compañía de las Indias Orientales en 1705 por parte de los franceses, que introdujo a Lima un cargamento de 600.000 libras, los que debió reportar, según los informes de dicha compañía, un beneficio bruto de 2.400.000 libras es decir una ganancia del 400%. (Malamud 1986: 147).

Durante la época del virrey Casteldosrius los ingresos de embarcaciones francesas por el estrecho de Magallanes o por el cabo de Hornos, fue la de mayor auge. Este virrey no tomó medidas frente al contrabando y por el contrario permitió su intrusión e incluso tuvo intereses económicos en ese tipo de negocios, como apunta Moreno Cebrián y Nuria Sala i Vila, (2004). Este conflicto fue un tema recurrente en las primeras juntas de comercio del Consulado de Lima durante el siglo XVIII. Los barcos franceses conducían el doble de lo que traían los galeones, y, con distintos pretextos, paraban en las costas del Pacífico desde Concepción, Arica y los puertos intermedios hasta Pisco. Además, durante la época de la guerra con Inglaterra, los barcos franceses eran los que acompañaban a las flotas españolas en el Atlántico. Recordemos que los borbones ingresaron a España a partir de la guerra de Sucesión Española a cuyo fin tomó posesión del trono Felipe V de Anjou (nieto de Luis XIV) y de esa manera Francia y España estuvieron ligadas por lazos de familia a lo largo de todo el siglo XVIII.

La incursión de los franceses en el Pacífico sur, cuyo comercio rendía mayores frutos a los comerciantes peruanos, fue otro de los factores que provocó la caída de las ferias de Portobelo y en consecuencia del comercio en Panamá.

3. CAÍDA DEL COMERCIO EN LAS FERIAS DE PORTOBELLO

De esta manera, Portobello que había sido el centro de confluencia de los metales peruanos y los frutos españoles, así como la convergencia de las rutas terrestres y marítimas comenzó a decaer, lo cual no significó su desaparición, pero el comercio del Callao pasó a ser provisto desde el sur. En las ferias no existía el libre juego de la oferta y la demanda, por el contrario, todo era regulado en función de los precios establecidos por los flotistas que en muchas ocasiones difería de los ofrecidos por los peruanos. Estas duraban alrededor de 40 días y durante el siglo XVIII fueron más espaciadas realizándose 4 en la primera mitad del siglo: 1708, 1726, 1730 y la última en 1739. Otra de las razones que alteró la continuidad de las ferias fue el comercio inglés, que había logrado el ingreso a las posesiones españolas del navío de permiso con 500 toneladas de mercancías propias, además de obtener el comercio de esclavos, desplazando de esta manera a los franceses. Este comercio se inició a través del río de la Plata por donde ingresaban las partidas de negros esclavos.

No obstante lo dicho, Panamá siguió siendo un centro de distribución de mercancías y de negros esclavos hacia el Virreinato peruano. La firma de la Paz de Utrecht además de establecer un borbón en la monarquía española, permitió a los ingleses establecer factorías en algunos territorios cerca de los puertos, como Panamá y Portobello, desde donde distribuían las mercaderías y también esclavos. Dichos puertos actuaron como nuevos centros de distribución hacia los puertos de Perú, Bolivia, Chile y Buenos Aires. Fue la compañía de la South Sea Company (inglesa) la que se encargó de los asientos de esclavos durante la primera mitad del siglo XVIII. Los negros esclavos se introducían a los puertos peruanos en especial a Paita y el producto de su venta volvía a Panamá nos dice Julissa Gutiérrez (2010:493). Este puerto era preferido al Callao debido a que la “corriente de Humboldt” obligaba a las naves procedentes del norte: Acapulco, Panamá o Guayaquil con destino a Lima a retrasar su viaje debido a los fuertes vientos. Por esa razón, muchos comerciantes preferían desembarcar en Paita y seguir su viaje a Lima por ruta terrestre.

Para darnos una idea, el viaje de Paita al Callao, según el trabajo de Julissa Gutiérrez, duraba 5 meses mientras que por tierra duraba 12 días o a lo sumo 20 días. Además el puerto de Paita era utilizado para abastecerse.

4. EL COMERCIO INTERCOLONIAL ENTRE MÉXICO, CHILE Y BUENOS AIRES POR EL PACÍFICO

Por el Pacífico existió además un comercio intercolonial realizado fuera de los cauces del sistema de flotas y galeones, por lo tanto al margen del control monopólico de los factores metropolitanos. El comercio intercolonial dejaba importantes ganancias a los hispanoamericanos y a los extranjeros que conectaban regiones distantes, a partir de un intenso tráfico, que se proyectaba como un mercado exclusivo para los radicados en América. Su expansión dio como consecuencia que los comerciantes tanto del virreinato del Perú como de Nueva España lograran afianzar su poder frente a los flotistas metropolitanos. Según M. Suárez, los mercaderes del Perú incluso llegaron a internarse en la ciudad de México y adquirir géneros provenientes de España, lo que motivó la queja del Cabildo mexicano dado que dicha intromisión les permitía aprovechar las rebajas en detrimento de los comerciantes mexicanos. (Suárez 2004:34)

El Perú mantuvo, además, un comercio muy fluido con Chile, dado que el Callao era el principal puerto del Pacífico y Lima se había convertido en el centro distribuidor del intercambio de importaciones y exportaciones hacia el norte con los puertos de Panamá, Guayaquil, Realejo, Sonsonate, Saña, y Trujillo; por el sur con Concepción, Pisco, Arica, Nazca, Chiloé y Coquimbo.¹ Dicho comercio estaba controlado por los comerciantes peruanos, especialmente el intercambio del trigo por el azúcar del norte del Perú, comercio que se mantuvo más allá de la época colonial. Desde Chile llegaba cobre y estaño que a su vez se reexportaba a España, sebo y trigo que ingresaba por Arica, para abastecer la región de Potosí y por donde se extraían grandes cantidades de plata. A comienzos del siglo XVIII, el comercio hacia el sur fue mucho más importante que hacia el norte del Perú, dado que entre los años 1701 y 1704 llegaron a Valparaíso 56 barcos mientras que a Panamá llegaron 35 y a Guayaquil 23.² En dicho comercio estaban obviamente involucrados los comerciantes del Consulado de Lima.

El río de la Plata fue otra región muy vinculada al Perú, cuyo comercio si bien estaba prohibido desde la época de Felipe II, nunca dejó de existir, por el contrario Buenos Aires gozaba del permiso de recibir “navíos de registro”

1. Manuel Moreyra y Paz Soldán 1943; 4

2. *Ibidem* p. 258

para proveer a la región de mercaderías, armas y pertrechos bélicos.³ Además existía desde el siglo XVII el régimen de asientos por el cual se permitía el ingreso por el puerto de Buenos Aires, de negros procedentes de Guinea y Brasil. Pero este comercio legal cubría el intenso contrabando holandés y portugués que abastecía no sólo a la zona de Tucumán sino el Alto Perú y Potosí. (Moreyra 1994: 252) Un documento enviado por el Virrey del Perú al Rey, solicitaba la anulación de los registros sueltos llegados a Buenos Aires porque perjudicaban al Perú.

El intenso contrabando realizado por dicho puerto dio lugar a que durante el gobierno de los Borbones, se creara el virreinato del río de la Plata en 1776, para obtener de manera legal algo de las ventajas que ese comercio reportaba de manera ilegal.⁴ Como decía Guillermo Céspedes (1946:703) “Buenos Aires era el contrabando” y si no se lo podía controlar había que sacar provecho de ello. A partir de 1740, la utilización de la ruta por el cabo de Hornos benefició aún más a este puerto porque se convirtió en parada obligada antes



www.caphomiers.cl/espirtucabo/cape05.gif

4. Ver el trabajo de Carlos A. Segreti, 1987

de seguir viaje hacia el Pacífico. A pesar de las dificultades que implicaba el circuito, esta ruta se mantuvo a lo largo del siglo XVIII, lo que evidencia la capacidad de adaptación de aquellos personajes avezados que no temían a la aventura ni encontraban obstáculos a su ambición de progreso.

5. EL COMERCIO CON FILIPINAS

Filipinas podría ser considerada una zona de frontera del imperio colonial español, y como tal gozó de ciertos beneficios que eran otorgados a los colonos que residían en ella, de lo contrario no era muy atractiva su residencia. Por esa razón, todos sin excepción, funcionarios, clérigos, cabildantes participaban del comercio que se llevaba a cabo a través del galeón (C. Yuste 2007:55).

La conexión con el Perú se realizaba a través de los comerciantes novohispanos, quienes comerciaban productos manufacturados y suntuarios procedentes de Filipinas, especialmente de la seda que llegaba desde Manila y que se exportaba a través del puerto de Acapulco al Perú. Desde el Callao se enviaba a Nueva España el mercurio, que resultaba más barato que el de Almadén (Valle Pavón, 2005: 213-240), comercio que se intentó en varias ocasiones limitar para que la plata peruana fluyera directamente a los interesados sevillanos.

Los comerciantes novohispanos estaban en una gran competencia con los armadores españoles, quienes pretendían reducir su intervención en este comercio transpacífico. Sin embargo, los novohispanos encontraron distintas maneras de soslayar las trabas a la participación de dicho comercio. Una forma fue trasladarse a la isla y vincularse por lazos de parentesco con los lugareños. Además para intervenir en el comercio debían residir en Filipinas durante diez años, para lo cual trataban de obtener algún puesto en el ejército o en el gobierno. Pero como sostiene Carmen Yuste, Manila era un centro de pobladores de distinta procedencia, como chinos, musulmanes, portugueses, armenios, incluso holandeses, ingleses, franceses, suecos, daneses y rusos. Por lo que la convivencia con tantos extranjeros dio al lugar una vida cotidiana, donde la tolerancia y la distensión estaban en claro contraste con la de los grupos mercantiles de otros ámbitos coloniales. (Yuste 2007:146)

Sin embargo, que para poder participar en el comercio filipino tenían además estar matriculados en el Consulado de Manila, creado en 1769 con el objeto

de limitar la intromisión de los novohispanos. La participación en el comercio se hacía mediante la adquisición de un espacio de la carga en el galeón, lo que generó una serie de conflictos y competencias entre los distintos sectores. La distribución del permiso en la práctica, sólo era entregada a un grupo de grandes comerciantes que llegaban a acaparar la mayor cantidad de cuotas recibidas por alguna actividad que desplegaran como vecino, alcalde o regidor, y en otras ocasiones por concepto de méritos por servicios, creándose entonces una especie de oligopolio. (Yuste 207:80) De esta manera, los comerciantes novohispanos sortearon las limitaciones impuestas por las leyes españolas que les impedían el comercio en el Pacífico. Otro de los mecanismos fue recurrir al contrabando cargando mercancías sin registrar, contando para ello con la complicidad de los oficiales, el virrey y la audiencia.

Tanto los comerciantes novohispanos como peruanos, pretendían controlar el comercio al interior del virreinato como un espacio cerrado para sí mismos y se oponían que los comerciantes de Cádiz intervinieran en él. Incluso para no acrecentar los conflictos entre los mercaderes de uno y otro lado del Atlántico, la corona limitó las jurisdicciones mercantiles y decidió que para negociar con América, los comerciantes debían estar adscriptos al Consulado de Comercio de Cádiz, mientras que los nacidos en América sólo podían hacerlo en la jurisdicción territorial americana. (G. Walker 212). La conexión de ambas partes, metrópoli -colonia debía ser en las ferias, tanto en la de Jalapa (Nueva España) como la de Portobelo, pero a ella recurrían los comerciantes cuando querían limitando las posibilidades de los gaditanos.

Muchas transacciones mercantiles se hicieron fuera de registro y toda la legislación que se dictó para eliminarlo fue prácticamente nula. Era evidente que el control ejercido por los comerciantes tanto de Lima como de México, impedía el cumplimiento de cualquier legislación que limitara el comercio intercolonial, las ganancias que dejaba el mismo eran demasiado importantes como para impedirlo por lo que, incluso los virreyes no se oponían, y ello generaba un intenso contrabando en el cual estaban muchas veces involucrados no sólo los mercaderes, sino también las autoridades virreinales y los funcionarios de aduana.

Además de los cambios sufridos a nivel mercantil, el Virreinato del Perú sufrió otro impacto con la creación en 1739, del Virreinato de Nueva Granada, que incluyó Panamá, Colombia y parte de Ecuador objetivo también de los reformadores borbónicos. Esto fue una razón más para que los comerciantes

peruanos se sintieran desprotegidos y fuera del circuito comercial Callao-Cádiz y se volcaran al comercio por el puerto del río de la Plata.

6. LOS NAVÍOS DE REGISTRO Y SU IMPACTO SOBRE EL PACÍFICO

En 1739, al iniciarse nuevamente la guerra con Inglaterra, Portobello fue destruida por la acción del almirante Vernon. Este fue el golpe de gracia que invalidó el sistema de flotas y galeones. Y a partir de 1740 la apertura de la ruta por el cabo de Hornos afectó aún más el comercio sobre el Pacífico.

A la apertura de la nueva ruta, le siguió el cambio del sistema de comercio ya no mediante galeones con fechas fijas sino que se implementó el sistema de registros sueltos. Es decir, embarcaciones que salían sin una fecha determinada y que recalaban en los puertos del Atlántico antes de pasar al Pacífico. Es así que a mediados del siglo, el comercio basculó hacia el sur y fue la región del río de la Plata la que se benefició con los cambios, en detrimento del Callao, puerto que era el principal del Pacífico sur. Esta medida tuvo una razón limitada, no había intereses de las autoridades mantenerla, y por lo tanto cuando se terminó la guerra con Inglaterra, se intentó regresar al sistema antiguo de flotas y galeones, y tanto Nueva España como Cádiz lograron su establecimiento, debido a la presión ejercida por los comerciantes novohispanos y gaditanos, no así el Perú donde los comerciantes, representados en el Consulado, si bien rechazaron el nuevo sistema debido a la competencia que implicaba el puerto del río de la Plata, no pudieron restablecer el sistema de flotas.

Este fue el inicio de una serie de medidas que tendieron a la centralización del poder y a un control más efectivo por parte de la Corona sobre sus colonias. Como consecuencia de estas disposiciones, el espacio geopolítico comercial se fue transformando lo que propició el surgimiento de nuevos grupos mercantiles instalados en los puertos de Buenos Aires y Valparaíso. Desde tiempo atrás los navíos sueltos llegaban a Buenos Aires mediante licencias especiales a los comerciantes que introducían por ese puerto mercaderías destinadas a Potosí. Pero a partir de 1740, lo hicieron de manera regular lo que provocó la queja del Consulado y de los comerciantes tanto de Lima como de Arequipa. Pero la Corona pretendía un tráfico más racional que le permitiera la obtención de mayores recursos y que América cumpliera

el verdadero papel de colonia, es decir abastecedoras de materias primas y consumidoras de productos importados por los españoles. El promotor de esta medida fue José del Campillo y Cossío, el mejor exponente de la doctrina mercantilista en España, Ministro de Hacienda de Guerra y Marina e Indias de Felipe V en 1741, dio origen al plan denominado “Nuevo sistema de Gobierno para la América Española” en el cual reflexionaba sobre la necesidad de introducir nuevos métodos para obtener mayores riquezas en posesiones tan vastas y productivas.⁵

Los registros sueltos no eran una novedad dado que habían funcionado en el siglo XVI. En realidad, como sostiene Deolinda Villa (1986: 9-11) esta medida se complementaba con el sistema de flotas y galeones dado que no había muchas innovaciones porque los navíos sueltos irían a puertos a los que no llegaban las flotas como Honduras, Caracas, Buenos Aires, Cumaná, Maracaibo y Margarita denominados genéricamente “puertos extraviados de la carrera”. En una palabra, los navíos sueltos siempre habían existido y su permiso se tramitaba a través de licencias especiales emitidas por la casa de Contratación. La idea era utilizarlos de manera temporaria hasta que terminara la guerra con Gran Bretaña, pero los efectos fueron tan positivos para los particulares que prácticamente no se volvió al sistema anterior. Como sostiene García Baquero (1974:173) el tráfico a través de este sistema representó el 79,58% mientras que el de flotas fue de 13,32% en el período comprendido entre 1755-1778. No cabe duda que el sistema aceleró el ritmo de los intercambios y mediante el uso de la ruta del cabo de Hornos se beneficiaron los puertos de Buenos Aires y Valparaíso en primera instancia y luego el Callao. Hubo un aumento significativo de las exportaciones de América a la metrópoli como lo evidencia el siguiente cuadro:

Caudales de oro y plata enviados a España en pesos fuertes

Período	Real Hacienda	Particulares	Total
1717-1738	21.691.509 (14.2%)	130.817.094 (85.8%)	152.508.603
1747-1778	38.725.680 (8.8%)	401.002.760 (91.2%)	439.728.440

Fuente: García Baquero 1976 p.344-3456

5. Campillo estableció los lineamientos de las principales reformas, como las visitas, las Intendencias y el reglamento del libre comercio.

El cuadro muestra que la proporción de los caudales exportados por los particulares respecto a los enviados por la Real Hacienda es sustantivamente mayor, porcentaje que aumenta aún más en el segundo período. Eso evidencia que los comerciantes eran los que controlaban el mercado de capitales lo que estaría en relación directa con el incremento de la producción minera en dicho período. Cuando en los siglos anteriores, según las cifras de Hamilton y Morineau, como lo demuestra Baquero (1976:348) el porcentaje de caudales de particulares alcanzaba a un 74 % del total y en el período comprendido por los registros sueltos alcanzó un 91.2%.

En cuanto a la exportación de los principales productos remitidos desde el Callao a Cádiz, según los datos aportados por G. Dilg tenemos el siguiente cuadro:

Productos remitidos a Cádiz desde el Callao

Año Cádiz	Navíos	Plata	Oro	Cacao	Cascarilla
1740-49	7	8.810.062	1.554.855	2.795.003	91.955
1750-59	18	19.448.007	10.901.533	6.198.815	1.335.565
1760-69	28	37.251.269	12.529.651	14.719.220	1.376.248
1770-79	40	36.231.398	8.434.613	20.890.335	2.936.573
Total	93	101.740.806	33.420.652	44.603.373	5.740.341

G. Robertson Dilg apéndice J. Total of principal product by decade's p. 46

El cuadro precedente muestra la significativa expansión que alcanzó el comercio a partir de la implementación de los navíos de registros. Sin embargo, los comerciantes a través del Consulado no cejaron en su afán de volver al sistema antiguo. De alguna manera, estas cifras evidencian que la ruta por el cabo de Hornos permitió a los comerciantes peruanos remitir caudales y recibir mercaderías sin intermediarios -como sucedía con las ferias de Panamá-, y al mismo tiempo incrementar el comercio. Por lo tanto, a pesar de

6. Estos datos son totales de ingresos de la Real Hacienda para todo el ámbito colonial, por lo que no podemos determinar el valor exclusivo de lo enviado desde el Perú

las quejas, los comerciantes del Callao siguieron controlando la plata y su exportación a Cádiz en relación con otros puertos del continente como lo evidencia el siguiente cuadro.

Porcentaje de promedio anual de exportaciones de plata por puertos hacia Cádiz

Años	Callao	Buenos Aires	Cartagena
1740-1749	64.5	15.3	20.2
1750-1759	58.2	29.3	12.5
1760-1769	77.8	19.8	2.4
1770-1779	77.2	21.9	4.9

G. Robertson Dilg p. 39 apéndice K

No obstante el aumento del comercio, aún faltaban otras reformas que pudieran incrementar la recaudación fiscal debido a que las trabas arancelarias seguían alimentando el contrabando. Faltaban aún las grandes reformas de 1778 de las que se ocuparon los ministros de Carlos III y que, según los comerciantes de Lima, fueron en detrimento del comercio del Pacífico. El tribunal del Consulado de Lima emitió un memorial quejándose del nuevo sistema porque veían que los registros sueltos enviados a Buenos Aires los perjudicaban. No obstante, la cantidad de marcos de plata enviados en el período comprendido entre 1745-49 que alcanzó más de 8 millones de marcos de plata se llegó a 22 millones en el quinquenio 65/69 y a 25 millones en el siguiente. Esto significa que el nuevo sistema no era tan negativo y que la ruta por el Cabo permitió a los comerciantes peruanos remitir caudales y recibir mercaderías sin intermediarios como sucedía antes con las ferias de Panamá, y al mismo tiempo incrementar el comercio. Las consignaciones manejadas por los peruanos pasaron de 30% en 1756 a 47% en 1776. Los galeones en un primer momento fueron reemplazados por los barcos neutrales para hacer la travesía por el cabo de Hornos. La necesidad de embarcaciones por parte de España llevó a esta a comprar en Cádiz y luego hispanizarlos. A diferencia de lo sucedido en el Perú, los comerciantes de Nueva España sí lograron instaurar nuevamente el sistema de flotas y galeo-

nes, y esto se debió a que los comerciantes novohispanos controlaban la circulación interna de la plata, ellos habilitaban a los mineros con el remanente de la alcabala mientras que los peruanos eran simples intermediarios, dado que los mercaderes de Potosí monopolizaban el rescate de pastas, piñas y pepitas de oro. Los mercaderes de México defendían el monopolio comercial, y se oponían a la introducción de los flotistas más allá de las ferias de Jalapa, ellos querían seguir controlando el mercado interno de Nueva España. Si las flotas llegaban sin previo aviso no podían prevenir ningún caudal para levantarlos y la ausencia de diputados dejaba al arbitrio de los más acaudalados la compra de mercaderías.

7. IMPACTO DE LA GUERRA DE LOS 7 AÑOS

A los cambios en el comercio se sumaron las guerras, en especial la Guerra de los 7 años que enfrentó a las potencias imperiales como Francia e Inglaterra y en la que España se vio arrastrada debido a los pactos de familia que había firmado con los borbones. Estas guerras enfrentaron a las tres potencias no sólo en Europa sino además en el continente americano, cuya mayor consecuencia se hizo sentir en el Caribe, región considerada como la puerta de entrada al imperio colonial europeo.

Cuando Carlos III subió al trono, en 1759, un año antes de la coronación de Jorge III, ya la balanza del poder mundial se había inclinado a favor de Gran Bretaña. La guerra fue desastrosa para España. Las operaciones militares de los ingleses con tropas profesionales y milicias norteamericanas tomaron La Habana, la perla de las Antillas, y otra fuerza expedicionaria enviada desde Madrás a Filipinas, tomó Manila, el puerto de enlace comercial entre Asia y el virreinato de Nueva España. La caída casi simultánea de las ciudades portuarias, una la llave del golfo de México, dice Elliot (2006: 433) y la otra, del comercio transpacífico fue un golpe devastador para los españoles. Y agrega: *“ningún acuerdo de paz sería posible sin la recuperación de La Habana”* y el tratado de París de 1763 reacomodó el espacio colonial americano. Así Gran Bretaña retuvo el Canadá, pero devolvió Guadalupe y Martinica, España a cambio de la devolución de La Habana, cedió a los británicos la Florida, y abandonó sus reivindicaciones sobre los bancos pesqueros de Terranova, mientras que La Luisiana fue cedida por los franceses, quedando de esta manera Inglaterra y España como únicas potencias en el espacio colonial americano. Esta guerra puso al descubierto la debilidad estructural de ambas

potencias. (Elliott, 2006: 434) Esta guerra generó entonces una serie de medidas importantes reconocidas en la historiografía americana como las “reformas borbónicas”. El problema más acuciante para la Corona era la defensa del territorio en América y la creación de una monarquía centralizada y fuerte que pudiera llevar a cabo las medidas que se planteaban los ministros de Carlos III. Y fue en el Caribe donde se reglamentó el sistema de Milicias, en 1769, para asegurar el territorio colonial mediante un nuevo método de defensa.

8. LAS REFORMAS DE CARLOS III Y SUS MINISTROS

Los reformadores borbónicos fueron representantes de una nueva mentalidad que se distinguieron en la corte de Carlos III y se dieron cuenta que si pretendían retener sus colonias, debían hacer cambios fundamentales en el comercio transatlántico. Uno de los ministros influyentes del rey, capaces de vislumbrar las necesidades del reino para su crecimiento fue Benito Jerónimo de Feijoo (1676-1764), quien difundió los conceptos del racionalismo del siglo XVIII en España, al igual que Melchor de Jovellanos que llamó a la economía política la ciencia del ciudadano y el patriota. Pero el más importante reformador respecto a la carrera de Indias fue Jerónimo de Uztáriz,⁷ quien publicó en 1724 su *“Teoría y práctica del Comercio y de la Marina”*, tomando como ejemplo las lecciones de ingleses y holandeses propuso extender la marina mercante y por ende el comercio; Baltasar Patiño -que reafirmó la política colonial basada en el principio de que las colonias y su comercio debían abastecer a España con dinero; y Campillo y Cossío quien propuso la libertad de comercio entre España y América mediante la aplicación del Reglamento del Libre Comercio al recomendar reducir los derechos arancelarios del comercio exterior, a fin de combatir el contrabando, estimular la agricultura y las manufacturas españolas al rebajar los precios.⁸ De esta manera se daría ocupación a los manufactureros españoles, se estimularía la industria y todo ello contribuiría a la prosperidad de España. A esta medida le siguieron otras, como establecer un sistema de visitas que verificarían la situación en América y las Intendencias, sistema que tenía por objetivo, principalmente, mejorar la recaudación fiscal además de fortalecer el poder central. El reformismo veía a América como un mercado reservado para la producción española

7. Jerónimo de Ustáriz, declarado admirador de Colbert analizó la situación nacional y trató de descubrir cuáles eran las causas de la decadencia de España. Peggy Uss, 1989: 95

8. Si bien se redujeron los aranceles al comercio exterior, se aumentó la alcabala en las aduanas interiores y se amplió la base tributaria para el pago del tributo indígena, con lo cual el peso de los impuestos recayó sobre la población y el comercio interno.

que permitiría el crecimiento económico de la Península.⁹ Sin embargo, estas ideas no fueron puestas en práctica hasta que una nueva contienda con Inglaterra las precipitara. La toma de La Habana por parte de los ingleses en 1762 durante la Guerra de los Siete Años, trastocó los cimientos de la política internacional de España.¹⁰

9. LIBERTAD DE COMERCIO DE 1778

El reglamento fue un documento que tuvo su antecedente en la junta reunida en 1765 con el fin de hacer cambios en el sistema mercantil, para lo cual dicha comisión se reunió para estudiar la situación comercial en su conjunto. Si bien el primer punto era el estudio del comercio interior de España, la Junta creyó conveniente comenzar por analizar el comercio con América. Del primer informe emitido al rey cuyo análisis fue trabajado por Jesús Varela Marcos, se desprende que una de las primeras reflexiones fue sintetizar las causas que entorpecían el tráfico mercantil. Tomaron conciencia que uno de los principales males era pretender reducir todo el comercio y navegación de América a un puerto único español: Cádiz. Consideraban además que el sistema fiscal no era el adecuado, especialmente el método de palmeo, el derecho de toneladas que se exigía antes de cargar el navío y el uso de las flotas y galeones que habían contribuido a incrementar el contrabando. (Varela Marcos 1989:253).

De esa manera se estableció un nuevo reglamento de comercio y fue puesto en práctica de manera probatoria en el Caribe en 1765. Fueron las primeras medidas liberalizadoras del tráfico autorizando el comercio entre Puerto Rico, Santo Domingo, Cuba, Margarita, Trinidad y nueve puertos peninsulares. La amplia lista de impuestos que complicaban el comercio de exportación fue sustituida por uno del 6% ad valorem para las mercaderías españolas y 7% para las extranjeras. Pero no se modificaron en nada los aranceles de los productos que llegaban a España. (Segreti 1987:58)

En 1768 el nuevo régimen se extendió a la provincia de Luisiana, que a partir de esa fecha pudo comerciar con Yucatán en 1770 y con los puertos neogranadinos del río de la Hacha y Santa Marta en 1776. El ensayo tenía además

9. Fontana, 1987:10

10. En esta contienda bélica España debió ceder La Florida a Inglaterra y la colonia de Sacramento a Portugal, obteniendo a cambio la Luisiana que luego fue vendida a los Estados Unidos. Nuevamente unidas Francia y España apoyaron a los rebeldes norteamericanos contra Inglaterra. Al cabo de la misma junto con la derrota británica se firmó el Tratado de Versalles (1783) recuperando entonces España, Menorca, Florida y Sacramento.

el propósito de fomentar la economía de lugares con alto valor estratégico en el Caribe y contribuir a la defensa de la región que hasta ese momento eran cubiertos por los situados de México.

El reglamento de Aranceles Reales para el Comercio Libre de España e Indias del 12 de octubre de 1778, fue entonces la culminación de un proceso que se venía dando desde antes, cuyo fin era obtener mayor rentabilidad fiscal. A partir de esa fecha, fue impuesto a todo el ámbito colonial con excepción de Nueva España y Nueva Granada cuando desaparecieron los intereses asociados al régimen de las flotas y los galeones y la Compañía de Caracas.¹¹ El nuevo sistema suprimió la Casa de Contratación y se crearon Juzgados de arribada en cada puerto para el despacho de los buques.

Hacer un comercio más eficiente y una mejor recaudación llevó a la Corona española a generar un nuevo reglamento de comercio. En primer lugar se estableció un tipo de arancel cero para algunos productos españoles y americanos, se volvieron a moderar los derechos sobre las exportaciones y se dio preferencia a los productos españoles. Se abrieron varios puertos en América que se dividieron en mayores y menores.

En las colonias los puertos mayores fueron -La Habana, Cartagena, Montevideo, Buenos Aires, Valparaíso, Concepción, Arica, Callao y Guayaquil- donde se pagaba el almojarifazgo de entrada de un 3% sobre los efectos españoles y un 7% sobre los extranjeros y a trece menores: Puerto Rico, Santo Domingo, Montecristo, Santiago de Cuba, Trinidad, Margarita, Campeche, Santo Tomás de Castilla, Omoa, Santa Marta, Río de la Hacha, Portobelo y Chagres, donde los impuestos se redujeron a 1,5% .Los puertos de Nueva España y Venezuela fueron excluidos del reglamento hasta 1789. Para fomentar el tráfico hispanoamericano se rebajaron los derechos para el comercio de azúcar, tejidos, metales y otras manufacturas.

El reglamento buscaba además liberar el comercio externo de una serie de trabas arancelarias y proteger el comercio español al reducir el contrabando. Otra de las medidas fue exención total de derechos, concesión de franquicias, absolutas rebajas aduaneras y liberalización de la trata de esclavos. Entre los artículos que quedaron exentos del pago de impuestos estaban el cobre, la cascarilla y el cacao.

11. J. Fisher 1981:21-56 y C. Mazzeo 1994: 48

Fue más bien un comercio controlado entre los grupos mercantiles privilegiados de un lado del Atlántico, los de Cádiz y del otro, los grandes transportistas americanos. Se redujeron muchos aranceles a un buen número de mercancías, pero no se logró la incorporación de los puertos españoles al mercado internacional. Cádiz siguió siendo el puerto de preferencia para los comerciantes peruanos. España no producía la cantidad de mercaderías para abastecer a sus colonias, por lo tanto muchos productos se compraban a los extranjeros.

En cuanto a la exportación de productos antes y después de la nueva reglamentación, si tomamos la exportación de caudales privados a España y comparamos con el período anterior, notamos que durante el período 1787-1796 hubo una disminución en las remesas enviadas a España en relación al período anterior.

Exportación de caudales privados desde el Callao hacia Cádiz Incluye oro y plata

Años	Pesos fuertes	Años	Pesos fuertes
1767	6.279.887	1787	4.525.288
1768	4.955.711	1788	5.068.563
1769	2.008.949	1789	2.866.155
1770	7.903.610	1770	2.133.206
1772	9.142.660	1791	5.577.144
1773	5.762.487	1793	1.217.529
1774	4.925.882	1794	789.870
1775	1.806.956	1795	6.091.148
1776	3.878.323	1796	7.082.373
Totales	46.664.465		35.351.276

Fuente Parrón Salas, cuadro 5.4 p. 352 y Aduana del Callao (en ambos períodos no tenemos información para el año 1771 y 1792)

Esta circunstancia estaría en relación directa con dos cosas, por un lado la baja en la producción minera debido a la decadencia de Potosí y a su traslado al virreinato del río de la Plata desde 1777. La otra razón estaría en la decisión de incentivar la exportación de productos no tradicionales como eran la cascarilla, el cacao y el cobre. Respecto a la cascarilla, evidentemente hubo una mayor exportación en el período 1787-1796 que alcanzó 4.685.882 de libras en relación al período anterior 1767-1776 que se exportaron 1.419.283 libras. Estas cifras arrojan un aumento del 230 %. En cuanto al cobre la exportación fue de 44.084 quintales en el primer período y se llegó a 87.313 qq en el segundo período cuando prácticamente se duplicó. Respecto al cacao también sufrió una baja significativa en el período 1786/96, pero esto estuvo relacionado con las exportaciones directas que se llevaron a cabo por el puerto de Guayaquil, habilitado por el reglamento de libre comercio.¹²

Por otro lado, guerras internacionales entre España e Inglaterra que desgastaron económicamente a todas las potencias, y obligó a España a establecer nuevos impuestos o pedir préstamos a los comerciantes americanos. En este contexto, tanto el Consulado de México como el de Lima contribuyeron con donativos forzosos o empréstitos que luego se devolverían con vales de aduana, o se restituirían con la creación de nuevos impuestos que serían recaudados por los consulados.

10. SURGIMIENTO DE LAS COMPAÑÍAS MERCANTILES

Las compañías de comercio surgieron en España con cierto retraso en relación a las implementadas en Inglaterra, Holanda y Francia. Fue durante el reinado de los reyes borbónicos que se desarrollan. La primera en organizarse fue la Compañía Guipuzcoana de Caracas en 1728, con la cual se dio inicio a una nueva manera de comerciar.¹³ La segunda fue la Compañía de La Habana en 1740 y por último bajo el reinado de Carlos III se organizó la Compañía de Filipinas en el año 1785. Desde su creación contaron con privilegios de carácter fiscal, que les permitía reducir los costos y competir con productos a menor precio. No disfrutaron de un régimen monopólico sino mas bien como apunta Margarita Rodríguez (2005: 19) era un sistema de semi exclusividad cuyos integrantes veían este sistema como la única forma de combatir el dominio mercantil e industrial de las potencias extranjeras.

12. Mazzeo Cristina, 2001:167-184. Ver anexo I la exportación general entre 1784

13. Miguel Delgado Barrado, 1996: 123-143.

Se trataba de compañías comerciales por acciones, que contaban con el privilegio de comerciar en un área territorial específica “espacios marginales” dice Delgado (1996: 128) y los socios respondían únicamente con el capital aportado. Debían cumplir con los requisitos establecidos en el reglamento respectivo y para su conformación tener la aceptación del Rey pero por otro lado, se requería limitar la participación estatal como medio de garantizar la seguridad de los accionistas. De esta manera se complementaban los intereses de la monarquía y de los particulares, característica principal del mercantilismo del siglo XVIII.

El principal ministro que promovió el surgimiento de estas compañías fue José Patiño cuando estuvo al frente del Ministerio de Hacienda. Propuso la creación de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas en el año 1728 con el objetivo de promover el comercio del cacao que llegaba a diferentes puertos españoles. Tuvo como antecedente la compañía de Honduras creada en 1717 que no duró mucho tiempo porque contaba con un capital muy reducido. (Rodríguez 2005: 29-30).

Hubo un segundo proyecto, la creación de la Compañía del mar del Sur que debía realizar el comercio con las islas Filipinas y la costa de Chile. Sin embargo este proyecto no llegó a concretarse, debido a que sus intereses chocaron con dos grandes grupos de poder. Por un lado los comerciantes novohispanos que tenían a su cargo el comercio con Filipinas a través del galeón de Manila, y por otro, el Consulado de Lima que veía disminuido el control del comercio con Chile. Por lo tanto, el enfrentamiento de intereses entre estas compañías privilegiadas y los Consulados tanto de Lima como de Nueva España, fue lo que motivó que no llegaran a concretarse otros proyectos que se elevaron a la Corona en este primer período del siglo XVIII.¹⁴

Fue en 1785 cuando se creó la Compañía de Filipinas, como uno de los planes más ambiciosos de la Corona. En opinión de Parrón Salas, el objetivo de España era armar una gran organización mercantil como había hecho Inglaterra con la compañía de las Indias Orientales. La de Filipinas tendría el monopolio de las importaciones de muselinas y algodones estampados medida que trajo serias dificultades a la élite mercantil gaditana que comercializaba

14. Algunos trabajos que pueden consultarse para el estudio de las compañías privilegiadas son Monserrat Gárate Ojanguren, Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, San Sebastián, 1990; Margarita Eva Rodríguez García, Compañías privilegiadas de comercio con América y cambio político {1706-1765} Estudios de Historia Económica Nro. 46, Banco de España, Madrid, 2005.

los algodones de los países europeos hacia América. Razón por la cual el establecimiento de la misma dio origen a una gran competencia de intereses con los comerciantes gaditanos y de Lima.¹⁵ Manila tenía una posición estratégica porque era el punto donde confluían las mercaderías de la India, Japón y China que a través del galeón se redistribuían desde el puerto de Acapulco.

Los colonos españoles establecidos en Filipinas participaban del tráfico a través del reparto del espacio de carga en el galeón y este sistema generó una serie de controversias porque dichos espacios muchas veces se vendían, lo que generó prácticas corruptas. (Carmen Yuste Emporios) El principal accionista de la compañía era el Rey con un capital de un millón de pesos. Los comerciantes podían obtener acciones por valor de 250 pesos las cuales podían adquirirse en metálico como en vales reales.

Una de las diferencias sustanciales con las compañías holandesas y británicas que funcionaban en Oriente, la de Filipina contaba con una reglamentación restrictiva que limitaba su accionar en función de los intereses de la Corona. Una de las grandes limitaciones era la imposibilidad de hacer el viaje de retorno con mercaderías al Callao sino que debía regresar a España directamente por el cabo de Buena Esperanza. No obstante, desde 1785 la compañía contó con una casa comercial establecida en Lima cuyo objetivo fue servir de escala a los barcos que llegaban por cabo de Hornos. Los más importantes comerciantes que dirigieron la compañía en este período fueron Pedro de Abadía, José de Arismendi y don Félix de D’Olhaberrigue Blanco (Flores Guzmán 1998). Fue recién en 1803, cuando una real cédula permitió el comercio directo del Perú con Asia. Esta disposición se dio debido a que desde 1796 España tuvo que hacer frente a una nueva guerra con Inglaterra y se implementaron los barcos neutrales, es decir, procedentes de países neutrales que no participaban en la contienda bélica.

11. LA INDEPENDENCIA Y EL CONTACTO NUEVAMENTE CON PANAMÁ

En el período 1814-1821 la situación se precipitó aún más cuando el centro de los conflictos se trasladó de Europa a América debido a las guerras por la

15. Carmen Parrón Salas 1995: 378-379. Esta medida se complementaba con la creación del banco de San Carlos en 1780 que tenía como objetivo monopolizar la llegada de plata a España para liquidar las emisiones de vales reales.

Independencia y el comercio siguió sufriendo los embates de las cuestiones políticas y militares.

La guerra contra insurgente comenzó en el Perú en 1812-1813 durante el gobierno de Abascal, cuando se produjeron los primeros intentos de rebelión en la frontera sur. En este período la posición férrea de Abascal impidió que dichas rebeliones llegaran a feliz término y la frontera se presentó prácticamente inexpugnable por las fuerzas independentistas. Durante ese tiempo, el Callao permaneció controlado por las fuerzas realistas y el comercio exterior se mantuvo sin muchos cambios, sin embargo, en 1814 ya aparece en las aguas del Pacífico Guillermo Brown con la intención de proteger los puertos desde Talcahuano hasta Guayaquil y debilitar las fuerzas navales realistas y preparar el camino para la armada libertadora. En ese año ingresaron al Callao siete embarcaciones con mercaderías por valor de 16 millones de reales de vellón, una cantidad similar a la introducida en 1810, según podemos constatar en el siguiente cuadro de acuerdo a las fuentes peruanas.

A partir de 1823, nuevos actores aparecen en el comercio y estos fueron los comerciantes extranjeros que se asentaron en Lima. Algunos eran españoles que debieron naturalizarse para quedarse en el país, como fue el caso de Francisco Javier de Izcue, pero también ingleses que tenían casas comerciales tanto en Chile como en Lima. Ambos grupos debieron además entregar cupos al gobierno, la diferencia entre unos y otros era que los españoles debían entregar los cupos bajo pena de ser embargados, los ingleses en cambio se estaban instalando en el país y por tal razón ofrecían contribuir mediante el adelanto de los derechos de aduana sin interés.

En cuanto al comercio por el Pacífico, éste volvió a recomponerse. Y entre 1819 y 1829 aparecen nuevamente embarcaciones conectando los puertos del Callao y Panamá, pero ahora ya son inglesas o americanas y los comerciantes también.

Los barcos procedentes de Panamá que llegaron al Callao en 1820, 1822 y 1826 distribuyendo mercaderías como estopillas, sedas, telas, trajes, plumas, entre muchos otros productos como percalas, blondas, panas pañuelos, medias, etc.

Embarcaciones procedentes de Panamá en los años de conflicto bélico

Año	Embarcación	Comerciante	Pesos fuertes
1820	Goleta Mercedes	Jamnes Thorne	8.037
1822	Bergantín Inglés Ariel	José Cabenecia	6.060
1820	Goleta Mercedes	José Lizarralde	7.486
1820	Goleta Mercedes	Juan Antonio Uriburu	3.748
1826	Fragata Joven Cotrina	Juan José Sarratea	13.399
1820	Fragata Mercedes	Lino de la Barrera	28.399
1820	Goleta Mercedes	Lorenzo Sáenz de Sto. Domingo	3.669
1820	Goleta Mercedes	Luis Lazo de la Vega	13.095
1822	Bergantín Rimac	Pfeiffer y Hesterberg	12.672

AGN Lima, Registros de Aduana Mares del Sur

En cuanto a las enviadas desde el Callao a Panamá en el año 1827 son las siguientes:

Año	Embarcación	Comerciante	Pesos fuertes
1827	Bretaña Goleta Inglesa	Juan Maclean	5.060
1827	Sara Bergantín inglés	Diego de Aliaga	34.071
1827	Bretaña (inglés)	Gibbs Crauley Moens y Cía	585
1827	Bretaña goleta inglesa	Alsop y Wetmore	7.180
1827	Mermaid (Pailebote)	Benjamín B. Y Cia.	35.965
1827	Betay (Goleta Inglesa)	Francisco de Sales Vidal	1.985
1827	Sarah (Bergantín Ingles)	Juan Moens	3.502

AGN Lima, Registros de Aduana Mares del Sur

En este último cuadro se evidencia entonces la importancia de las compañías mercantiles inglesas que tomaron el control del comercio sobre el Pacífico. De esta manera Panamá volvió a tomar presencia en el puerto del Callao y a lo largo del Pacífico sur.

Para concluir, Panamá fue la llave de entrada al comercio del Pacífico sur hasta que se dieron las reformas borbónicas como alternativa para contrarrestar los efectos que producían los ataques de piratas y corsarios en el Caribe. Esta situación afectó a la región panameña en la medida que las embarcaciones españolas tomaron la ruta del cabo de Hornos. Sin embargo, el circuito mercantil del Pacífico siguió funcionando debido a los contactos que había entre los puertos de la región y la conexión con el oriente. Luego de la Independencia, la ruta de Panamá volvió a restaurarse y los barcos, provenientes de Panamá y con destino a dicho puerto, tuvieron una significativa presencia por lo menos hasta 1827 fecha en la que finaliza esta presentación. Quedaría aún por ver las conexiones a lo largo del Pacífico durante el siglo XIX.

BIBLIOGRAFÍA

Céspedes del Castillo, Guillermo

1946 "Lima Buenos Aires, cien años de rivalidad", en Anuario de Estudios Americanos, Nro. 3. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos.

Delgado Barrado, José Miguel 1996

"Reformismo Borbónico y compañías privilegiadas para el comercio americano". En El reformismo borbónico, ed. Agustín Gimerá, 123

Dilg, Robertson G, 1975

"The collapse of the Portobelo Fairs: A study in Spanish Commercial Reform, 1720-1740", PhD diss. Indiana University, Ann Arbor, Michigan, University Microfilms.

Elliott, John

2006 Imperios del mundo Atlántico: España y Gran Bretaña en América, 1492-1830, Madrid, Tauros.

Fisher John

2000 El Perú Borbónico, 1750-1824. Lima: IEP

Flores Guzmán, Ramiro

1998 Un proyecto Borbónico, la Real Compañía de Filipinas en el Perú (1785-1820), tesis de Licenciatura en Historia. Lima, PUCP

Fontana, Joseph

1987 "En torno al Comercio Libre" en El Comercio libre entre España y América, 1765-1824, Antonio Miguel Bernal (coord.) Madrid: Fundación Banco Exterior pp.7-14.

García Baquero, Antonio

1976 Cádiz y el Atlántico (1717-1778). Sevilla: Escuela de Estudios Hispano americanos/Diputación Provincial de Cádiz.

Gutiérrez Rivas, Julissa

2010 "El Ingreso de esclavos por Paita en el período del asiento de la South Sea Company, 1713-1750, en Guerra, finanzas y regiones en la historia económica del Perú, Contreras C. Mazzeo C. Quiroz Francisco (Eds.) Lima, IEP, pp.493-516

Liss, Peggy

1989 Los Imperios Transatlánticos, las redes del comercio y de las revoluciones de Independencia: México FCE.

Malamud, Carlos

1986 Cádiz y Saint Maló . El comercio colonial peruano (1698-1725). Cádiz: Diputación Provincial de Cádiz

Mazzeo Cristina

1994 El comercio libre en el Perú, las estrategias de un comerciante peruano, José Antonio de Lavalle y Cortés 1775- 1815, Lima, PUCP

Mazzeo, Cristina

2012 Gremios Mercantiles en las guerras de independencia, Perú y México en la transición de la Colonia a la República, 1740-1840, Lima, BCR, IEP

Moreyra y Paz Soldán, Manuel

1943 "El comercio de Exportación en el Pacífico a comienzos del siglo XVIII" Revista Histórica 8 (2) Lima

1994 Estudios Históricos (Compilación Antonio Espinoza Ruiz). Lima PUCP-IRA

Parrón Salas, Carmen

1995 De las reformas borbónicas a la república: el Consulado y el comercio Marítimo de Lima, 1778-1821, Murcia, Academia General del Aire.

Rodríguez García, Margarita

2005 "Compañías privilegiadas de comercio con América y cambio político (1706-1765) Estudios de Historia económica 46: 13-76. Madrid: Banco de España

Sala i Vila, Nuria y Alfredo Moreno Cebrián

2004 El premio de ser virrey; los intereses públicos y privados del gobierno virreinal en el Perú de Felipe V, Madrid: CSIC- Instituto de Historia.

Segreti Carlos A.

1987 Temas de historia Colonial. Buenos Aires: Academia Nacional de la Historia

Smith, Robert:

1948 El índice del Archivo del Tribunal del Consulado de Lima, Lima.

Suárez, Margarita

2001 Desafíos transatlánticos. Mercaderes, banqueros y Estado en el Perú virreinal, 1600-1700, Lima, PUCP, IFEA, FCE

Valle Pavón, Guillermina del

2005 Mercaderes Comercio y Consulado de Nueva España en el siglo XVIII, Instituto Mora, Historia Económica, México.

Varela Marcos, Jesús

1989 El primer reglamento para el libre comercio con América: su génesis y fracaso. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos.

Walker, Geoffrey

1979 Política española y comercio colonial, 1700-1789, Barcelona, Ariel

Yuste Carmen

2007 Emporios transpacíficos: comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815. México Instituto de Investigaciones Históricas.

PANAMÁ Y EL MAR DEL SUR: EL PASADO DE UN PRESENTE CON FUTURO.

ANTECEDENTES, HECHOS Y CONSECUENCIAS
DE LA GRAN EXPANSIÓN INTEROCEÁNICA:
DEL AVISTAMIENTO, POSTERIOR
RECONOCIMIENTO Y DOMINIO
DEL MAR DEL SUR

Por: Rafael Ruiz de Lira

1. ANTECEDENTES

A. Antecedentes económicos de la expansión interoceánica

Es preciso buscar los antecedentes del proceso descubridor y colonizador europeo de los siglos XV y XVI y de la gran expansión interoceánica en sus etapas iniciales en la previa exploración y anterior conocimiento y dominio de otros mares: del mar Mediterráneo, del mar del Norte y del océano Atlántico. La Europa bajo medieval había desarrollado un activo comercio a partir de la apertura del Mediterráneo y del Atlántico hacia y desde el mar del Norte y del establecimiento de rutas marítimas y terrestres hacia el Oriente. Estas nuevas rutas comerciales hacia Asia, por el Mediterráneo y por el Noreste Atlántico constituyeron un factor fundamental en el renacimiento político, económico, social y cultural, así como en Era de los descubrimientos y de la navegación interoceánicos europeos.

En el siglo XV, con el florecimiento urbano y el desarrollo de las actividades artesanales y mercantiles se monetizan las relaciones de la economía feudal, pasando a ser ésta una economía monetaria y precapitalista, cuya expresión política en Europa son las monarquías nacionales autoritarias. El activo comercio mediterráneo y la apertura de las rutas comerciales hacia Oriente, unido al desarrollo del sistema de transferencias y depósitos -estimulado por los templarios- y a la producción aurífera de las minas centroeuropeas, facilitaron el auge del incipiente capitalismo fundamentalmente en Italia, Alemania, Francia y los Países Bajos.

La Europa del siglo XV se transforma de una sociedad feudal en una sociedad de mercado. El mercantilismo impulsa la circulación monetaria y la acumulación de capitales. El capitalista, que controla el comercio, la naciente banca y la actividad artesanal persigue la obtención de monopolios y poder económicos -minería, oro y plata, comercio, créditos, compañías comerciales, etc.-. La actividad mercantil mediterránea fue impulsada sobre todo por las ciudades italianas -Venecia, Florencia, Génova, Nápoles y Roma-, así como por los aragoneses, catalanes y castellanos que establecieron un comercio de metales preciosos, especias y sedas a Europa desde Oriente, Egipto y las costas del Norte de África. El auge paulatino de la clase urbana -la incipiente burguesía- y su expresión económica -el mercantilismo- pusieron las bases de una economía capitalista en Europa y, en particular, en España y en la cual los descubrimientos, la conquista y la expansión interoceánica jugaron un papel decisivo.

Este proceso económico era fruto de un cambio ideológico, histórico y científico-técnico que se estaba generando y operando en Occidente, renovando las antiguas estructuras. Las necesidades planteadas por la incipiente economía precapitalista diferían de las antiguas exigencias feudales. La necesidad de apertura de mercados y el descubrimiento y explotación de nuevos espacios geográficos se convirtieron en imperativos básicos para el desarrollo y la expansión de las economías europeas de los siglos XV y XVI, y en los verdaderos antecedentes de la expansión interoceánica.

Sucedió que, paulatinamente, las favorables condiciones económicas, consecuencia del auge de la economía mercantil, fueron deteriorándose dado que el comercio con Oriente fue obstaculizado por la expansión del Imperio Otomano en el Mediterráneo. Tras la conquista de Constantinopla por los turcos en 1453, comienza la decadencia genovesa y veneciana en el Me-

diterráneo oriental, al perder el acceso al mar Negro en los años sucesivos -1454, 1461, 1478, 1482-, fechas que señalan las etapas de la decadencia mercantil genovesa. Venecia cuyo tráfico comercial, fundamentalmente de especias y sedas, contaba con importantes bases en Egipto y en la península de Morea, se vio, asimismo, seriamente perjudicada.

Con las conquistas turcas de Trebisonda, Jaffa y Egipto, se cerraba el paso Norte a Sur del comercio en el Mediterráneo oriental, así como se producía el cierre definitivo al comercio con Oriente por vía terrestre. Con ello, los turcos se convirtieron en la potencia hegemónica del Mediterráneo oriental. La caída de Constantinopla supuso la adquisición turca del poderío naval detentado anteriormente por el imperio bizantino. En 1480, los turcos de Mohamed II dominaban la península balcánica y llegaron a invadir Italia, apoderándose de Otranto. Con ello, quedaba cerrado el tráfico comercial europeo con el Oriente, por lo que Europa se lanzó a la búsqueda de nuevas rutas hacia el Oeste, pasando el tráfico mediterráneo al Atlántico, en un intento de buscar una vía marítima de comercio con Asia por Occidente.

Por otra parte, la producción de oro y plata de las minas centroeuropeas era insuficiente para cubrir las necesidades planteadas por la progresiva circulación y la necesidad de acumulación monetaria europea en una economía en expansión, por lo que surgió la necesidad de búsqueda de nuevos yacimientos de metales preciosos de oro y plata.

Asimismo, las crisis agrícolas, consecuencia de las graduales transformaciones agrarias -paso a la producción especializada, decadencia de la relación feudal del campesinado con la tierra, surgiendo nuevas formas de propiedad y explotación, trabajo asalariado, arrendamiento, etc.- influyeron en la necesidad de búsqueda de nuevos mercados que abastecieran de alimentos y materias primas a una población urbana cada vez más numerosa.

A estas crisis agrícolas, que producen malnutrición y hambre en sus periodos más agudos, se unen las grandes epidemias y pestes. Como consecuencia de ello, aparecen graves crisis sociales y políticas en Europa, como las agitaciones del campesinado en Alemania, la lucha entre la aristocracia y el poder real y los conflictos entre Iglesia y Estado en Europa central.

La interrupción del comercio con Oriente provocó un encarecimiento de los metales preciosos, especias y sedas, productos agrícolas, manufacturas y

materias primas, acarreó una progresiva subida de precios que dio origen a un proceso inflacionario de demanda frente al cual la empresa descubridora atlántica e interoceánica parecía ofrecer una alternativa. Por esta razón, Europa se lanzó a la ávida búsqueda de oro y plata en otras tierras, motivo fundamental de los descubrimientos, de la expansión y dominio de los mares y de la conquista y colonización europea del mundo.

A mediados del siglo XV, la península Ibérica era la región europea que había logrado un mejor equipamiento y capacitación para la expansión marítima. En España, la empresa descubridora y colonizadora fue el resultado de una tradición histórica común a las principales regiones peninsulares. Todas ellas participaron en aquella aportando conocimientos y medios propios y específicos. Estos serían utilizados en definitiva por la Corona de Castilla, la cual monopolizaría bajo su nombre y tutela directa el proceso descubridor, colonizador y de expansión interoceánica.

B. Antecedentes históricos y políticos

A lo largo de la Baja Edad Media, catalanes y aragoneses adquirieron una gran experiencia y conocimiento tanto en el desarrollo del comercio y el establecimiento de colonias como en el arte de la navegación. Asimismo, Castilla, caracterizada por su espíritu militar y de cruzada medieval contra los moros, contaba con una tradición de experiencia marítima basada en el desarrollo de los puertos del Norte, a raíz de la expansión del comercio lanero, del auge de la Mesta y de la función de las Hermandades con fines comerciales.

Sin embargo, Sevilla era la ciudad más capacitada para el comercio internacional debido a su situación geográfica. Situada en comunicación con el Atlántico y próxima al Mediterráneo y al norte de África, ofrecía unas excelentes condiciones para pasar de ser una atalaya comercial atlántica a ser una ciudad portuaria no costera con el río Guadalquivir navegable, emprendedora, clave y punto de partida de los grandes descubrimientos y expediciones colonizadoras.

La conquista de las islas Canarias por el reino de Castilla fue un acontecimiento de importancia decisiva en la historia de la expansión marítima española. Castilla detentaba la soberanía sobre las Canarias desde 1479, año en que fue firmado el Tratado de Alcaçovas que favorecía netamente a Portugal, que pronto emprendió su etapa descubridora hacia las Indias orientales, Chi-

na y las Molucas por el Este, a lo largo de las costas del continente africano hacia Asia. En ese preciso momento histórico Castilla quedó satisfecha, ya que la hegemonía sobre las Canarias respondía entonces a sus pretensiones de expansión ultramarina, menores en la España de los Reyes Católicos -empeñados entonces en la conquista de Granada- que las del Portugal descubridor y emprendedor de Alfonso V y Juan II.

La conquista y colonización de las islas Canarias supuso, a la vez que un proyecto de cruzada y reconquista, con el empleo de medios y técnicas bajomedievales, un ensayo previo al desarrollo de nuevos métodos que habrían de perfeccionarse y desarrollarse en el descubrimiento, conquista y colonización de América. En el proyecto canario, las iniciativas públicas y estatales participaron paralelamente a las privadas. La ocupación de las islas Canarias fue un precedente directo a la conquista y colonización de las Indias, de América, por la ruta de Occidente.

Además de los anteriores antecedentes citados, nuevas y constantes repeticiones de los esquemas y presupuestos medievales de la sociedad española se transplantarían fielmente a las futuras colonias de ultramar. Los repartimientos, organización administrativa, municipal y social, la educación y la cultura, la religión y la lengua, la estructura económica y el desarrollo científico y técnico bajomedieval son sólo algunos de los numerosos antecedentes históricos sobre los cuales se iría asentando el pensamiento, los valores y los métodos de la conquista y colonización del Nuevo Mundo y de la expansión interoceánica.

No es, por tanto, nada casual que la conquista de Granada a los moros en 1492, imbuida de estos mismos ideales, supusiera el fin de una empresa cuyas características religiosas y apostólicas habían marcado profundamente a la sociedad medieval española. La conquista de Granada y la de las islas Canarias imprimieron un nuevo signo a las tendencias bajomedievales de la sociedad española. Desde entonces, el espíritu de cruzada, si bien envolvería y encubriría ideológicamente toda empresa conquistadora, no será el móvil principal y directo de la misma.

Así pues, viejos intereses con nuevas características definirían a las futuras empresas ultramarinas. La codiciada búsqueda de riquezas: oro, plata, perlas y piedras preciosas, la idea constante de la evangelización cristiana, propia y heredada de las Cruzadas contra los moros, y el ansia de poder, fama,

honos y gloria -neta influencia de la compleja concepción bajo medieval arraigada en la mentalidad española unida a la nueva visión renacentista del ser humano en el mundo-se convertirían en los objetivos fundamentales de la Corona, de los descubridores, de los conquistadores y de los financiadores de la empresas colonizadoras y, por ende, de la Era de la gran expansión transoceánica del siglo XVI y siguientes.

C. La concepción europea del mundo: del ekumene griego a la época de los grandes descubrimientos y de la expansión interoceánica.

Permítanme ahora una pequeña digresión sobre la concepción europea del mundo antes de los siglos XV y XVI con el fin de poder entender la gran importancia de la época de los grandes descubrimientos y de la expansión interoceánica.

En la antigua Grecia, heredera de una cosmovisión sumeria, la Tierra era un disco plano con un mar dentro, el Mediterráneo, flotando sobre una gran masa de agua circundante y cubierto por una bóveda sobre las que estaban situadas las estrellas. Por debajo, estaba la oscuridad y el mundo de los muertos.

En la Babilonia antigua el mundo conocido era muy pequeño, estaba situado apenas entre los ríos Tigris y Eúfrates, rodeado por un océano al que le llamaban el río Amargo con islas, y más allá una zona de oscuridad sin sol.

Para Herodoto en el siglo V a.C. y aún para Eratóstenes en el siglo III a.C. el mundo era Europa sin el norte, el norte de África y Asia Oriental y Central hasta la India.

Para los romanos, en el siglo I de nuestra Era, el mundo no era mucho mayor, y también rodeado de un mar incógnito.

Para los árabes el mundo se centraba en torno a Arabia, con un conocimiento mayor de África que los europeos. En sus mapas, el Norte está reflejado en la parte inferior del mapa, al igual que lo está en la actualidad, y más allá del mundo conocido la tierra acababa y se creía que el mundo estaba habitado por seres monstruosos.

Sólo en 1507 con el mapa de Martín Waldseemüller, tras el descubrimiento de América por Colón y el norte de América del Sur por Américo Vespucio, apareció el océano Atlántico y un Nuevo Mundo con el nombre de América.

Y ya a finales del siglo XVI, en 1596, Theodore de Bry reflejaba en su mapa-mundi el mar del Norte y el mar del Sur bañando las costas del continente americano.

D. Antecedentes científicos, técnicos y de exploración marítima

Y toda esta revolución del conocimiento y de la exploración del mundo fue posible por cuanto a lo largo del siglo XV, el progreso de la ciencia y de la técnica en Europa experimentó un notable cambio y desarrollo. Los estudios humanísticos, la observación de la naturaleza y un nuevo espíritu empírico de investigación van desbordando y paulatinamente rompiendo con la concepción aristotélica y tolemaica del Universo, sentándose las principales bases de la Ciencia moderna.

Si en un primer momento los descubrimientos científicos, cuya operatividad práctica era reducida, fueron fortuitos, más tarde se logró ir progresivamente desarrollando el modo de que la especulación teórica sirviese para una utilización y aplicación práctica. La exploración geográfica y el desarrollo de la Náutica y de la Cartografía, fueron casi las únicas actividades en las que la ciencia y la técnica estuvieron desde un primer momento unidas. Pero esta asociación fue paulatina y difícil, ya que los conocimientos aplicados constituían tan solo una pequeña parte de lo que filósofos y científicos estaban empeñados en conocer y demostrar.

A pesar del progresivo avance en los campos de la Aritmética, la Geometría el Cabotaje, y también de la Astronomía -disciplinas básicas para el desarrollo de la navegación- la mayoría de los navegantes tendían a mantener una actitud reacia y de distanciamiento en la práctica ante las nuevas ideas científicas. Así, la Ciencia náutica permaneció anclada mucho tiempo en un cierto inmovilismo y siguió utilizando antiguas técnicas tradicionales, fruto de la experiencia y que, a pesar de su conservadurismo, mantendrían su vigencia y eficacia hasta muy entrado el siglo XVI.

Los conocimientos náuticos de mayor utilidad práctica que habían llegado a la sociedad del siglo XV, se encontraban en su mayor parte en los libros y, sobre todo, en la tradición marinera mediterránea y noratlántica. Entre las obras que habían llegado a los europeos, figuraban los tratados y las narraciones de viajes. En Europa se tenía información considerable sobre Asia, mucha menos sobre África, y un cierto halo de leyenda acerca de América

del Norte y Groenlandia. El resto de América y del mundo era totalmente desconocido para los navegantes europeos.

Pero en la segunda mitad del siglo XV, los *Viajes* de Marco Polo, los escritos de Robert Bacon, Pierre d'Ailly y Tolomeo, y la *Historia Rerum Ubique Gestarum* del Papa Pío II -en la que se afirmaba la posibilidad de circunnavegación africana- constituirían ya la primeras bases teóricas firmes de los navegantes y descubridores de la época.

A este conocimiento teórico vino a unirse una serie de progresos técnicos en la construcción de barcos y en las ciencias náuticas y cartográficas. Con ello se ponía la tan necesaria base técnica y aplicada al conocimiento científico especulativo. Técnica y conocimiento científico unidos a la experiencia náutica tradicional, pudieron permitir a los navegantes adentrarse en el océano Atlántico e iniciar el proceso descubridor y colonizador.

Los adelantos técnicos en la construcción naval y en las ciencias náutica y cartográfica durante los siglos XIII, XIV y XV, fueron decisivos para el éxito de la expansión interoceánica. Desde la Antigüedad, la navegación mediterránea había permitido acumular una serie de conocimientos y experiencias referentes a la construcción de barcos, instrumentos náuticos y confección de mapas.

Como consecuencia de la aceptación, mutuas influencias y desarrollo de las construcciones navales romana, árabe y nórdica surgieron en Europa, en la segunda mitad del siglo XV, una serie de barcos de construcción mixta. De éstos, los dos tipos más extremos por su peso y estructura eran la carraca y la carabela. Tanto la carraca como la carabela y la nao eran naves exploradoras y comerciales y no militares, a pesar de que pudieran ser equipadas militarmente. El desarrollo de la construcción de barcos con fines militares de ataque o defensa -los galeones- no se produciría hasta bien entrado el siglo XVI.

Los adelantos náuticos y cartográficos que se desarrollaron a lo largo del siglo XV, sirvieron para dar un impulso decisivo a la navegación náutica. Muchos de los instrumentos náuticos, portulanos y cartas marinas, ya existentes en la Baja Edad Media, se perfeccionaron en el siglo XV, debido a un paulatino desarrollo de la investigación empírica y al fruto de la suma de conocimientos extraídos de la tradicional experiencia náutica en el Mediterráneo y en el mar del Norte.

Los adelantos en el arte de navegar surgieron paralelamente a la aparición y relectura de obras de viajeros, descubridores y hombres de ciencia: geógrafos, cosmólogos, cartógrafos, matemáticos y filósofos. La interacción de estos conocimientos teóricos y de la tradicional práctica de la navegación dio como resultado el perfeccionamiento de una serie de instrumentos náuticos necesarios para pasar de la navegación de cabotaje, mediterránea y nórdica, a la navegación de altura oceánica. Entre los conocimientos náuticos y cartográficos que experimentaron un notable perfeccionamiento en la segunda mitad del siglo XV destacan la brújula, el cuadrante, el astrolabio, el escandallo, la sondaleza, el calculador de derrotas, las tablas de diferencia o toleta de Marteloio, los derroteros y las cartas marinas.

La Cartografía experimentó un adelanto al aplicar los conocimientos de cabotaje a los de altura, para lo cual hubieron de hacerse continuas correcciones y modificaciones cartográficas. Las principales escuelas de Cartografía estaban situadas en Italia (Génova, Venecia, España (Mallorca), Portugal (Lisboa y Sagres) y en el noroeste europeo. Importantes cartas de navegación fueron el resultado de la notable e incansable actividad de estas escuelas, sobre todo españolas y portuguesas -como los grandes libros de Cartografía el *Compasso da Navigare* y el *Atlas Catalán*, de Abraham Cresques- que supieron reflejar la antigua tradición cartográfica medieval como una importante base y un antecedente necesario para los nuevos avances que se producirían en la experiencia y la exploración descubridora.

Por último, un adelanto técnico cuya utilización sería decisiva a partir de la segunda mitad del siglo XV para el desarrollo y difusión de la ciencia, sería la imprenta. En el año 1445, Johannes Gensfleisch, de Maguncia, conocido por el nombre de Gutenberg, creó la imprenta de letra metálicas móviles. Con la invención de la imprenta, la mayor parte de los conocimientos que harían posible a partir de la segunda mitad del siglo XV la expansión oceánica, serían difundidos entre los filósofos, matemáticos, geógrafos, cosmógrafos, cartógrafos y navegantes de toda Europa. La impresión de todo tipo de documentos y libros sería decisiva para que la ciencia y la cultura se desarrollaran y difundieran por Occidente, impulsando así, de una manera determinante, la nueva Era de los descubrimientos y de la colonización.

Recordemos aquí, para terminar este apartado de antecedentes de los descubrimientos y de la expansión interoceánica, las atinadas palabras de J. H. Parry, el gran historiador del mar y de la época de los descubrimientos

geográficos, quien afirmó que: *“Los descubrimientos científicos de evidente valor práctico, fueron incidentales, fortuitos muchas veces. El sistema de confrontación y mutuo estímulo entre la ciencia pura y la tecnología, sometiendo regularmente las especulaciones teóricas a normas definidas de claridad y comprobación práctica, solo actuaba entonces en los campos muy limitados. La exploración geográfica, junto con la Náutica y la Cartografía íntimamente asociadas con ella, no fue solamente el principal campo de la actividad humana en que se estableció una estrecha relación entre el descubrimiento científico y la técnica común, sino que exceptuando las artes de la guerra y (en una esfera muy restringida) la Medicina, fue casi el único, de ahí su inmensa significación en la historia de la ciencia y el pensamiento”.*

II. HECHOS

A. La llegada a la Tierra Firme. Panamá 1: El cuarto viaje de Colón

El 3 de abril de 1502 salía de nuevo Colón, de España, desde Sevilla, con la intención de abrir un paso hacia las Indias orientales, navegando hacia el sur de Cuba. En este cuarto viaje a las Indias, Cristóbal Colón llegó a Panamá el 5 de octubre de 1502, arribando a la Boca del Dragón y a la Boca del Toro y, posteriormente, a Aburema, actual laguna de Chiriquí.

El estrecho o “paso” que Colón buscaba y esperaba encontrar para comunicarse con la Conchinchina no aparecía y, ante las noticias de los nativos sobre la existencia de abundante oro en la región de Ciguare, que el Almirante creyó ser la asiática Ciamba, abandonó su deseo de encontrar el estrecho por esa ruta para dirigirse allí y no encontrando la tan deseada vía, se dedicó a la obtención de oro con los nativos.

Después, fue bordeando y explorando las costas de la región de Veragua. Colón seguía teniendo como objetivo principal en este cuarto viaje encontrar el “paso” al otro mar hacia las Indias orientales. Entonces, ... *“tocó 25 leguas más al sur en el país de Veragua... fue allí donde hubo la primera indicación de la existencia de un mar al oeste (el mar del Sur)”.*

Días más tarde, la expedición llegó, el 22 de diciembre, a Portobelo, donde permanecería varios días a causa del mal tiempo. A pesar de ello, el viaje continuaría hasta los puertos de Bastimentos y del Retrete (actual Escribanos). Éste sería el lugar más meridional que alcanzaría Cristóbal Colón con la

esperanza nunca lograda de encontrar un estrecho y el mar al sur hacia Asia y a las islas de la Especiería. Debido a la infructuosa búsqueda y a la fatiga de las tripulaciones por el viaje y por las terribles inclemencias del tiempo y del mar, Colón decidió regresar de nuevo a la región minera de Veragua.

Poco tiempo después se pusieron de nuevo en ruta y tras unas durísimas dos semanas de tormentas y de fuertes vientos desfavorables, los barcos llegaron el 6 de enero de 1503 a Santa María de Belén, donde Colón mandó construir una factoría minera encargada de la extracción del oro: esta sería la primera colonia española en el continente americano.

El 16 de abril de 1503 partió Colón de Santa María de Belén de nuevo con rumbo a Portobelo; en una y en otra ciudad Colón perdió dos carabelas, carcomidas por la broma. Tras pasar por Portobelo, continuaron por la Punta de San Blas y desde allí Colón puso rumbo a Jamaica, para terminar su último viaje a América el 7 de noviembre de 1504.

Dos años después, el 20 de mayo de 1506 moría el Descubridor, desposeído de sus privilegios, en la ciudad de Valladolid.

B. La llegada a la Tierra Firme. Panamá 11: Los viajes postcolombinos.

De forma paralela y posterior a los cuatro viajes de Cristóbal Colón a las Indias, a América, los españoles llevaron a cabo una serie de exploraciones y descubrimientos, la mayor parte de ellos en torno a otras tierras del norte y noreste de América del Sur, en Tierra Firme. Estas exploraciones constituyen los “*Viajes Menores*”, según los denominó la primera vez el cronista español Fernández de Navarrete en su “*Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por el mar los españoles desde fines del siglo XV*”.

El apelativo de “*Viajes Menores*” correspondía, en el siglo XVI, a la idea que, tras los viajes colombinos, las sucesivas expediciones descubridoras tenían una importancia secundaria. Sin embargo, dicha denominación, desde la perspectiva histórica actual, debe de ser sustituida por la de *Viajes postcolombinos*, ya que la importancia histórica de las exploraciones de Alonso de Ojeda, Rodrigo de Bastidas, Juan de la Cosa, Vicente Yáñez Pinzón, Juan Ponce de León, Pedro Alvares Cabral o Juan Caboto, entre otros, no fue mucho menor que la de las exploraciones de Cristóbal Colón.

Tras conocerse en España los descubrimientos del tercer viaje de Cristóbal Colón, entre los cuales destacaban el de las Bocas del Orinoco y el de la península de Paria por su riqueza aurífera, creció el interés por llegar a las nuevas, ricas y exuberantes tierras. Con ello se iniciaría e impulsaría el nuevo período descubridor y explorador de los *Viajes postcolombinos*.

Uno de estos primeros *Viajes postcolombinos* fue el realizado por Alonso de Ojeda, Juan de la Cosa y Américo Vespucio en 1499. En este viaje se exploró toda la costa noreste de América del Sur, desde Bocas del Orinoco hasta el cabo de la Vela, al oeste del golfo hoy venezolano de Maracaibo.

Alonso de Ojeda realizó un tercer viaje a América en 1505. En él se bordearon las costas que se extienden desde Paria hasta el istmo de Panamá. En este viaje, de corta duración, la expedición apenas tocó tierra, limitándose los españoles a la observación y la exploración geográfica de las costas septentrionales de América del Sur.

Un viaje de similares intereses y métodos al de Alonso de Ojeda fue el realizado en 1500 por Rodrigo de Bastidas y Juan de la Cosa. Alonso Ojeda y Juan de la Cosa, prototipos del descubridor “conquistador” de la primera época de la conquista americana, imprimieron a sus expediciones semejantes características: la búsqueda de oro y de riquezas.

El viaje de Rodrigo de Bastidas y Juan de la Cosa tuvo lugar en 1500 y 1501 a Paria y Darién. Debido a la prohibición real de dirigirse tanto a tierras descubiertas por Colón y Cristóbal Guerra como a las pertenecientes a Portugal, la expedición rebasó el cabo de la Vela, en tierra Guajira, y exploró en dirección oeste toda la costa colombiana y parte de la panameña, hasta el puerto de los Escribanos, donde Colón arribaría más tarde en noviembre de 1504, en su cuarto viaje. Habían descubierto la desembocadura del Magdalena y el istmo de Panamá. En él llegó por primera vez a América Vasco Núñez de Balboa.

Los recientes e importantes descubrimientos americanos, y la posibilidad de obtener nuevas y abundantes riquezas, decidieron a la Corona a crear, el 20 de enero de 1503, la Casa de Contratación de las Indias en Sevilla, que tan relevante papel desempeñaría en los tres siglos siguientes como tribunal y centro monopolizador del comercio con el Nuevo Mundo y como oficina de navegación y centro de formación de pilotos y de investigación geográfica, marítima y cartográfica.

En 1504, Juan de la Cosa, Juan Ledesma y Andrés Morales realizaron una nueva expedición a las costas septentrionales de Suramérica. Con rumbo oeste, costearon desde la isla Margarita hasta el golfo del Darién. Este sería el último viaje de Juan de la Cosa a las Indias. A partir de 1508, Juan de la Cosa pasaría a formar parte de la Junta de Navegantes y de la Escuela de Pilotos y Técnicos de la Casa de Contratación de Sevilla.

Estas exploraciones fueron motivadas por el interés español de encontrar el paso, el estrecho o la vía hacia Asia y por la necesidad de conquistar, encontrar oro, poblar y extender cada vez más las tierras descubiertas, que ya en los primeros años del siglo XV se creía que formaban parte de un nuevo continente, de un Nuevo Mundo, sobre todo tras el éxito obtenido por los viajes de Vasco de Gama que, en 1497-1499, había abierto para los portugueses, circunnavegando África, la ruta marítima a la India por Oriente.

Mención aparte merecen los viajes de Américo Vespucio. En su primer viaje, Vespucio formaba parte de la expedición de Alonso de Ojeda y Juan de la Cosa en 1499. Este viaje tuvo como consecuencia la exploración de las costas venezolanas, de las que Vespucio creía que eran *“tierra firme del confin de Asia por la parte de Oriente”*. El segundo viaje de Américo Vespucio en 1501 revistió una singular importancia por cuanto gracias a sus descubrimientos rompió con la antigua visión y concepción geográfica de la Tierra definida por Tolomeo. Tras albergar la creencia en su primer viaje de que existía un paso marítimo hacia el continente asiático -hacia las Molucas-, al sur del cabo Cattigara, situado por Tolomeo como *“Finis Terrae”* a nueve grados de latitud sur, Américo Vespucio descubrió en este segundo viaje que las tierras se extendían mucho más al sur de dicha latitud.

Después de haber recorrido las costas orientales de Sudamérica desde el cabo San Roque hasta los 50 grados de latitud sur, Vespucio se dio cuenta que la visión y descripción geográfica de Tolomeo no correspondía en absoluto a la realidad, por lo que consideró que los nuevos territorios descubiertos eran Tierra Firme, es decir, un importante y gran Mundus Novus distinto del continente asiático. Con ello, Américo Vespucio rompía con la idea de Claudio Tolomeo y Cristóbal Colón, revolucionando no sólo la Geografía y la Cartografía tradicionales de la Baja Edad Media sino toda la vieja concepción religiosa, filosófica y cosmográfica del mundo.

Así pues, a partir del segundo viaje a las Indias de Américo Vespucio en 1501, se fueron desvaneciendo las concepciones tolemaicas y colombinas de la geografía terrestre. La creencia de que se había descubierto un Nuevo Mundo cobró paulatina vigencia en la Europa de principios del siglo XVI y particularmente en España. Desde ese momento, el interés de los navegantes y de la Corona española se centraría en encontrar un paso a través del Nuevo Continente para llegar a las Indias en busca de especiería. Tal finalidad tendría la Junta de Toro de 1505 y la Junta de Burgos de 1508.

A raíz de la Junta de Toro tendría lugar un tercer viaje a las Indias de Vicente Yáñez Pinzón en 1505-1507, en el cual se descubrió, según testimonios de Pedro Mártir de Anglería, la insularidad de Cuba y se exploraron las costas orientales de Yucatán. La Junta de Navegantes de Burgos tuvo mayor importancia que la de Toro, por la relevancia de sus acuerdos. Entre éstos figuraron la creación por la Corona del cargo de Piloto Mayor otorgado a Américo Vespucio, la preparación de una nueva expedición en busca de un paso o un estrecho al norte de Veragua al mando de Yáñez Pinzón y Juan Díaz Solís, y muy específicamente, el envío de otras dos expediciones a Veragua y Darién con la finalidad conquistadora y colonizadora.

Consecuencia directa de estos acuerdos de la Junta de Burgos fue que la Casa de Contratación de Sevilla pasó a ser, de un mero organismo fiscal y administrativo, a un gran centro de estudio e investigación geográfica, náutica y cartográfica mundial.

La expedición de Vicente Yáñez Pinzón y Juan Díaz de Solís en 1508 tendría la finalidad de buscar un paso a través del continente para llegar a Asia a la Especiería por Occidente. En ello coincidieron las Juntas de Toro y de Burgos. El viaje de Pinzón y Solís fracasó de nuevo en la empresa de buscar al Norte de Veragua un paso hacia el Oeste. Sin embargo, se exploraron las costas y el golfo de Honduras y el litoral Este de México hasta los 22 grados de latitud norte, cerca de la actual ciudad de Tampico. Éste sería uno de los últimos viajes denominados Menores y en busca del paso a las Indias y de ese mar del que muchos hablaban pero nadie hallaba.

C. El avistamiento del mar del Sur.

En el año 1501, un joven de 25 años de edad de Jerez de los Caballeros surcó las costas del mar Caribe y llegó con la expedición de Rodrigo de Bastidas al

golfo de Urabá: Vasco Núñez de Balboa (sobre cuya notable vida y hechos no voy a extenderme, sino a hacer una brevísima referencia, por no ser materia central de esta conferencia). En 1509, en la expedición de Martín Fernández de Enciso, pisó tierra panameña Balboa y en septiembre de 1510 fundó la primera villa en Tierra Firme: Santa María la Antigua del Darién, de la que pronto fue su Alcalde junto a Martín Samudio. Tras la desaparición de Diego de Nicuesa, Núñez de Balboa fue nombrado en 1511 Gobernador y Capitán de la provincia de Darién por el rey Fernando.

En tierras del cacique Comogre, Núñez de Balboa recibió claras evidencias de la existencia de un mar al sur por medio de Panquiaco, hijo mayor de Comogre.

A partir de entonces, los españoles organizaron varias expediciones en busca del paso a las islas de la Especiería y a ese mar al Sur. El 1 de septiembre de 1513 Vasco Núñez de Balboa con 190 españoles y varios cientos de indígenas de las tribus de Careta, de Ponca y de Torecha bajaron desde Santa María y se internaron en las selvas de Darién por la cuenca del río Chucunaque hacia el sur.

Tras arduas fatigas y penalidades sufridas por la expedición, por la dureza de la ruta seguida y la intensidad de las lluvias en esa época del año en el Darién, por fin, el día 25 de septiembre de 1513 se hizo visible ante todos “una enorme extensión de agua”, divisada con asombro y admiración desde la altura de la cordillera.

Cuatro días más tarde, el 29 de septiembre de 1513, día de San Miguel Arcángel, Vasco Núñez de Balboa y parte de su gente descendieron finalmente hasta la orilla del mar a un gran golfo, que él nombró por el santo del día de San Miguel y a este nuevo mar, para ellos desconocido hasta entonces y que por estar situado en esa dirección, llamó mar del Sur.

Así nos describió este importante acontecimiento histórico el gran escritor, cofundador y primer Rector Magnífico de esta Universidad de Panamá Octavio Méndez Pereira en su bella y bien documentada novela histórica, homenaje al escritor español Vicente Blasco Ibáñez, “Núñez de Balboa, el Tesoro del Dabaibe”, con su extraordinaria prosa poética:

... Era el 29 de septiembre, fiesta de San Miguel, poco después del medio día. El mar tenía la calma de un lago en calma y el cielo tropical y el paisaje

todo estaban penetrados de una indecible dulzura. De la espesura llegaba un perfume embriagante y pasaba por el viento a ciertos intereses a ciertos intervalos la alharaca de menudos loros verdes. A veces, con suaves remolinos de hojas, surgía de la hojarasca el cuerpo de una enorme boa perezosa. Bajo los enormes árboles y las lianas lascivas, abrazadas sabiamente a las ramas, estos hombres del otro hemisferio sintieron por primera vez, en todas las células del cuerpo, el goce de la sombra y el calor de los olores de la selva y el aire quedado y salino de los manglares. Era un estado de nirvana, de marasmo, de pereza sensual y soñadora, que iba invadiendo los cuerpos y las almas a medida que la marea subía y subía y el sol calcinaba las arenas de la playa”.

“ ... Aquí estaba, en efecto, el mar inmenso, como una llanura de plata, confundido en la lejanía con el claro cristal del cielo. Las montañas descendían en escalas desnudas para ir a bañarse en sus playas o se hacían bosques de verduras para cubrir los brazos de sus esteros... ”

Y de este modo tan descriptivo y claro nos relató en su crónica hace quinientos años el español Valderrábano, testigo de excepción y presente en ese día, el hecho: “ ... Estos veintidós (hombres, con Vasco Núñez a la cabeza) y el escribano Andrés de Valderrábano fueron los primeros cristianos que los pies pusieron en el mar del Sur, y con sus manos todos ellos probaron el agua, que metieron en sus bocas para ver si era salada, como la de la otra mar; y viendo que lo era dieron gracias a Dios”.

III. CONSECUENCIAS

A. Algunas importantes consecuencias del avistamiento del mar del Sur para el mundo

Así, el 25 de septiembre de 1513 Vasco Núñez de Balboa, tras cruzar el istmo de Panamá a la altura del golfo de San Miguel, descubrió el mar del Sur. Se había encontrado por fin el tan necesario y deseado paso y el buscado mar hacia el continente asiático.

Nueve años más tarde, el 6 de septiembre de 1522, la expedición náutica de vuelta interoceánica al mundo que tres años antes, el 10 de agosto de 1519, emprendieran desde Sevilla por el Occidente Fernando de Magallanes y Juan Sebastián Elcano, regresaba por el Oriente a España: con ello se había rea-

lizado la primera circunnavegación oceánica de la Tierra. La ruta occidental hacia el continente asiático, hacia China y las islas Molucas o de la Especiería quedaba, de este modo, descubierta y expedita para Occidente.

Colón había errado sus cálculos: Asia estaba más próxima a Europa por Oriente que por Occidente. Sin embargo, España y Europa habían descubrieron un Nuevo Mundo, un nuevo océano y una nueva ruta marítima a Asia por Occidente. Los descubrimientos de Colón, de Núñez de Balboa y de Magallanes y Elcano revolucionaron completamente la geografía bajomedieval y el conocimiento y la exploración universal del mundo. Nunca se había llegado tan lejos, y en tan poco lapso de tiempo, en el descubrimiento y conocimiento universal del planeta.

En apenas 30 años, de 1492 a 1522, España por medio de Cristóbal Colón, había llegado a descubrir para el mundo occidental América en 1492, Vasco Núñez de Balboa había avistado el mar del Sur en 1513, hace ahora exactamente 500 años, -al que Magallanes llamara después Pacífico por sus aguas calmas-, y con la vuelta de circunnavegación del globo de Magallanes y Elcano en 1522, había quedado ya demostrada empíricamente la esfericidad de la Tierra. Estos tres hechos revolucionaron el mundo. La Era de la expansión, del comercio y del dominio interoceánico, y de los descubrimientos y de la colonización quedó así abierta para el mundo.

No había un *“Finis Terrae”* o un fin de la Tierra, al norte de Galicia en Finis-terre, en España, como decían los romanos, y como popularmente se creía en la Edad Media: un punto final al término de una tierra plana, un abismo profundo al final de la Tierra que no cabía traspasar ni se podía ni se debía ir más allá. No existía un *“Non Plus Ultra”*. Más bien se había descubierto un lugar más allá, una tierra *“Plus Ultra”* como figura en el escudo de España desde entonces, desde el primer viaje de Colón. No había un *“Finis Terrae”*, sino un *“Initium Terrae”*. El fin del mundo no existía geográficamente. Y la Tierra no era plana: se había demostrado en la práctica su redondez.

El avistamiento y posterior reconocimiento y dominio del mar del Sur permitió a España y a Europa no sólo arribar, acercarse y conocer un Nuevo Mundo, a América, sino que abrió una nueva era para el mundo y para la Humanidad: la Era de la colonización, de los descubrimientos, de las exploraciones y de la expansión interoceánica.

Esta Era, a la vez, dio lugar al nacimiento de una nueva gran Edad de la Historia Universal y de la Historia y de la Civilización europeas: la Edad Moderna, caracterizada, entre otros importantes hechos, por el inicio de los Estados centrales modernos, el nacimiento del capitalismo mercantilista y monetario, la época del Renacimiento europeo y, sobre todo, la gran Época del comercio multilateral y del intercambio internacional, que fue, a su vez, el antecedente y el origen, hace ya quinientos años, y propició la actual Era de la globalización mundial, en la que hoy vivimos y estamos inmersos.

B. Algunas consecuencias claves del avistamiento del mar del Sur para Panamá

Para Panamá, tras el avistamiento del mar del Sur por Vasco Núñez de Balboa y para su capital, la capital de Castilla del Oro fundada en 1519, este hecho supuso que el país se colocara, primero, de forma pionera en el centro del tránsito terrestre y ultramarino entre las tierras de América y España y, después, entre América y las islas de la Especiería.

A partir de ese momento, Panamá se transformó en un país que vivió de cara a dos océanos: al Atlántico y al Pacífico, y que se desarrolló en función de ambos. Panamá recibía la plata y el oro peruanos, y la llegada y el intercambio de provisiones, víveres y vituallas de los dos océanos. Desde Perú llegaban hasta las ciudades de Panamá y de Portobelo oro, plata y muy diversas mercaderías. Panamá se colocó en el centro de la ruta comercial Sevilla-Lima y de su gran puerto de El Callao, que acabaría por ser el centro del comercio hispánico en América en detrimento del de Panamá, que se convirtió a partir de entonces en un importante puerto de navegación de cabotaje en el Pacífico y en un país de escala.

Sin embargo, durante la época colonial, Panamá fue, con numerosos altibajos, uno de los principales puertos de la época: con un activo comercio en el Pacífico, hacia El Callao en Perú, a San Francisco de Guayaquil en Ecuador, a Buenaventura en Colombia, a El Realejo en Nicaragua, a Caldera en Costa Rica y a Acapulco en México y entre otros puertos; y en el Atlántico desde Portobelo, con sus Ferias anuales, a y desde Cádiz y Sevilla.

Desde Panamá se inició un activo comercio con Asia, que salía de la isla de Perico hacia las Filipinas y a China siguiendo una larga ruta hasta la isla de

Guam y después hasta Cabite. Durante los siglos XVI al XVIII España dominó ampliamente el mar del Sur: el océano Pacífico llegó a denominarse “el lago español”.

Sobre todo a partir de la organización por parte de España del Sistema de Flotas y Ferias en 1543 y del establecimiento de la Armada del mar del Sur, constituida fundamentalmente para proteger los buques que navegaban constantemente con plata y mercancías entre el Virreinato del Perú, principalmente entre el Perú y Panamá, y hasta el Virreinato de Nueva España: América Central y México, y que incluía, sobre todo, el importante comercio oceánico desde América con Filipinas y Asia y regreso. El galeón de Manila operó durante dos siglos y medio uniendo los puertos de Acapulco y Manila entre los años 1565 y 1815.

Panamá vivió mirando, ha vivido existiendo y aún vive dependiendo en gran medida de los dos importantes océanos que lo bañan y desarrollándose gracias a ellos en estos últimos cinco siglos de su Historia, y lo ha hecho siguiendo un modelo económico que centró casi toda su importancia en el comercio marítimo y en el transporte de mercancías y en una economía portuaria y de enlace nodal internacional, olvidando o postergando, con ello, en gran medida, el desarrollo agrícola, agrario, industrial y comercial del interior del país: un modelo que aún actualmente caracteriza esencialmente a Panamá.

Por otra parte, cabe señalar otra serie de grandes consecuencias directas e indirectas producidas tras el avistamiento del mar del Sur por Vasco Núñez de Balboa. Entre otras, y en síntesis, fueron las siguientes:

1. El descubrimiento de un nuevo océano para España y para Europa. No un océano cualquiera, sino el mayor de los océanos, ya el Pacífico ocupa la tercera parte de la extensión de la Tierra.
2. Se encontró con ello el tan buscado y deseado camino, vía o ruta a las Indias, a las verdaderas Indias del siglo XV, es decir, hacia Asia, China y las islas Molucas. Se abrió el “*paso*” hacia el Oeste del mundo, antes no conocido por España y por Europa.
3. Quedó demostrada experimentalmente la esfericidad de la Tierra, tras el viaje de circunnavegación de Magallanes por este océano y su vuelta al mundo en sentido Este a Oeste.

4. Se abrió una gran ruta marítima de Panamá, de su capital y de su puerto con todos los países de Centroamérica y México y con los puertos de Colombia, Ecuador, Chile y, muy particularmente, con los del Perú y específicamente con el de El Callao, que pronto se convirtió en el puerto hispano más importante del océano Pacífico.
5. Permitió establecer nuevas y grandes rutas comerciales para España y Europa y para el mundo entre Europa, América y Asia.
6. Propició el inicio de la gran expansión marítima e interoceánica internacional.
7. Permitió el avance internacional del comercio y del tránsito de personas entre continentes.
8. Impulsó nuevos e importantes centros de poder políticos e imperios mundiales.
9. Generó nuevos y relevantes centros de gravedad económicos mundiales.
10. La figura de Balboa ha sido importante en el pasado y en el presente lo es hoy por su significada presencia y papel en la compleja construcción de la identidad nacional y en el desarrollo y conformación de Panamá como país: Balboa es la moneda nacional, el puerto del Pacífico, la máxima Orden o condecoración del país, la estatua monumento de la Cinta Costera, el nombre de una de las principales avenidas de la capital, Balboa es el nombre de uno de los mejores colegios bilingües del país ... Balboa ha dado su nombre hasta a una cerveza nacional y es citado hasta en alguna canción de Carnaval.
11. De manera fundamental el avistamiento del mar del Sur por Vasco Núñez de Balboa, contribuyó a poner al istmo de Panamá en uno de los principales centros nodales de tránsito, del comercio y del transporte, primero europeo y después internacional, en América y en el mundo.
12. Finalmente, aunque de una importancia trascendental para este país, ese acontecimiento tuvo y ha tenido como consecuencia esencial que Panamá se convirtiera en lo que es también hoy: un gran puente geográfico, comercial y de interconexiones e intercomunicaciones mundiales de personas y mercancías y de tráfico de bienes, servicios y capitales en

un importante cruce internacional de caminos. Hecho que vino a afianzarse en el pasado siglo y se afianzará aún más en el futuro, primero con la construcción y después con la inminente ampliación del Canal interoceánico de Panamá.

* * *

Antes de acabar quiero ofrecer mis palabras de agradecimiento a esta tierra del Darién, cuna y origen histórico de Panamá, y para su gente de todas las culturas que me han acogido, para la Facultad de Humanidades de la Universidad de Panamá, en especial a su Cátedra del mar del Sur, y a este Centro Regional Universitario del Darién en Metetí, por haberme invitado a dar esta conferencia, y para todos Uds., de quienes he recibido el honor de su presencia en este acto y que han tenido la paciencia de escucharme.

Sras. y Sres.:

Las tierras llamadas al inicio por los españoles Indias Occidentales y después Nuevo Mundo fueron muy pronto conocidas como América, una voz que provenía del antiguo tronco lingüístico centroamericano maya-lenca: “Amerrique”, que significa “la tierra de los fuertes vientos”, es decir “tierra de huracanes”, el nombre que contribuyó a difundir tras sus informes Américo Vespucio, (en realidad Amerigo Vespucci) y que fue recogido por el cosmógrafo Martin Waldseemüller en su mapa de 1507, en que figura por vez primera el nombre de América.

Este mar, al inicio llamado mar del Sur, el que también fue tiempo después conocido con el nombre de océano Pacífico -que le dio Fernando de Magallanes en 1520:

“Oh, mar que pacíficas son tus aguas” fueron sus palabras al salir del agitado estrecho meridional que hoy lleva su nombre-ya bañaba desde siempre las costas meridionales de una tierra *“abundante en peces y mariposas”*, de una tierra referida, situada y llamada también *“más allá” (Ban-na-bá* en lengua guna), cuando hace cinco siglos este mar fue avistado por Vasco Núñez de Balboa y una compañía de 66 españoles dirigidos y guiados por una expedición de varios centenares de nativos de las tribus de Careta, Ponca y Torecha.

El denominado mar del Sur, el actual océano Pacífico, antes de ser avistado hace ahora quinientos años por Vasco Núñez de Balboa y su gente, en reali-

dad, ya era un mar muy conocido, avistado y descubierto por los pueblos del Darién, por los pueblos cueva; era el mar de los nativos de Panamá, de las tribus de Careta, Comogre, Pocorosa, Ponca, Torecha, Chapes, Coquera, Tumaco y Teratequi, entre otros muchos pueblos originarios de Panamá, como lo es hoy de los actuales pueblos chocó, emberá y wounan, y a cuyo honor, pasado, presente y futuro, como sus verdaderos descubridores, quiero dedicar la presente conferencia.

Para terminar, hago mías las propias palabras de Vasco Núñez de Balboa dirigidas al rey Fernando en su carta escrita en Santa María la Antigua, desde esta bella y gran provincia del Darién, el 30 de agosto de 1515. En ella decía Balboa al referirse a Panamá y al Darién: *“Certifico en verdad a Vuestra majestad que es la tierra nueva de la mar del Sur la más hermosa y talentosa y sana que nunca se ha visto en las Indias, así en las islas como en la tierra firme”*.

Finalmente, permítanme acabar esta conferencia con un poema homenaje al mar del Sur, con las bellas palabras del gran poeta Pablo Neruda.

El mar, poema homenaje al mar del Sur

El mar

El océano Pacífico se salía del mapa. No había donde ponerlo. Era tan grande, desordenado y azul que no cabía en ninguna parte. Por eso lo dejaron frente a mi ventana.

Los humanistas se preocuparon de los pequeños
Hombres que devoró en sus aftos:

No cuentan.

Ni aquel galeón cargado de cinamomo y
Pimienta que lo perfumó en el naufragio.

No.

Ni la embarcación de los descubridores que rodó
Con sus hambrientos. frágil como una cuna desmantelada
En el abismo.

No.

El hombre en el océano se disuelve como un
Ramo de sal. Y el agua no lo sabe.

El mar

El mar del Sur! Adelante. descubridores! Balboas y
Laperouses, Magallanes y Cookes, por aquí, caballeros.
no tropezar en este arrecife, no enredarse en el sargazo,
no jugar con la espuma! Hacia abajo! Hacia la plenitud
del silencio! Conquistadores. por aquí! Y ahora
basta!

Hay que morir!

El mar

Y siguen moviéndose la ola, el canto y el cuento, y la
muerte!

El viejo océano descubrió a carcajadas a sus descubridores.

Sostuvo sobre su movimiento maoríes

inconstantes, fijianos que se devoraban, samoas comedores
de nenúfares, locos de Rapa Nui que construían
estatuas, inocentes de Tahití, astutos de las islas, y
luego vizcaínos, patugueses, extremeños con espadas,
castellanos con cruces, ingleses con talegas, andaluces
con guitarra, holandeses errantes. Y qué?

El mar

El mar los descubrió sin mirarlos siquiera, con su contacto
frío los derribó y los anotó al pasar en su libro de
agua.

Siguió el océano con su sacudimiento y su sal,
con el abismo. Nunca se llenó de muertos. Procreó en
la gran abundancia del silencio. Allí la semilla no se
entierra ni la cáscara se corrompe: el agua es esperma y
ovario, revolución cristalina.

De Una Cesa en la Arena
Pablo Neruda

A todas y a todos Uds., muchas gracias.



IMÁGENES DEL MAR DEL SUR DESDE PANAMÁ

Por: Margarita Vásquez

“Sólo una cosa quiero apuntar, y no la olvide el que lee:(...) Ni allende de los poetas, los más elocuentes oradores pudieran concluir una mar tan colmada de historias, aunque mil Cicerones se ocuparan en esto, a proporción de la abundantísima e cuasi infinita materia destas maravillas e riquezas que acá hay e tengo entre manos que escribir”.

*Gonzalo Fernández de Oviedo
Historia General y Natural de la Indias*

IMAGEN EN EL TIEMPO

En un ensayo sobre la novela en Panamá escrito en 1957ⁱ, Rogelio Sinán señaló un punto en el mapa del istmo en donde se unen dos rutas frecuentadas: la que atraviesa la zona de tránsito ubicada en la cintura ístmica (hoy Colón a Panamá, o sea, del mar Caribe al Pacífico y viceversa) y la vía que lo recorre a lo largo (Paso Canoa en Chiriquí o Sixaola en Bocas del Toro -a La Miel en el Darién). Este doble cruce de caminos, dice Sinán, ha forjado un mito generador de conflictos entre lo propio o lo local, por un lado; y lo foráneo por el otro. “...Entre la persistencia del panameño por vivir aferrado al viejo arado y a sus antiguas tradiciones oponiéndose a un mundo que avanza cabalgando sobre el ineluctable centauro del progreso”ⁱⁱ. Y añade: “...no es

que el hombre de maíz tenga el capricho de mantenerse siempre igual a sí mismo, sino porque presiente en torno a sí oscuras fuerzas que tratan de impedirle toda posible evoluciónⁱⁱⁱ". Me atrevo a pensar que los caminos que se han cruzado en las dos direcciones en todo el istmo en diversos tiempos, han tenido el mar del Sur, el Pacífico, como referencia en la imaginación, con una mirada poética detenida en las islas. La imagen recorre el litoral sur por el Darién en busca del oro; se mueve tras la estela dejada por el *Sea Witch* y la llegada de los chinos en el siglo XIX. Tras el trasiego del banano en Puerto Armuelles, Chiriquí; por Coclé, tras el contrabando y el negocio de las guerras en Río Hato; o desde puerto Mutis, Mensabé, puerto Posada, Perico, La Palma^{iv} tras el rastro de espuma de los barcos cargados de alegres estudiantes. También, en Panamá, tras el agua removida por la despedida de la marinería con uniformes blancos destinados a los mares del Japón.

Así, aunque esta permanente encrucijada ha forjado recelos y desconfianzas entre esa inteligente memoria rural que nos dice: la tierra es nuestra y no se vende, también ha desarrollado percepciones, ha hecho valer la duda, ha encendido novedades técnicas y avenencias entre los dos caminos, bien que sobre una cazuela de dolor ocasionado, precisamente, por esas oscuras fuerzas que, cincuenta y seis años después de haber sido identificadas por Sinán para la novela, los panameños no hemos dejado de presentir.

CREENCIAS, COSTUMBRES, IMÁGENES, ESTATUAS, NARRACIONES, CUENTOS, NOVELAS.

Hablando del mar del Sur, en la isla de Saboga, Rogelio Sinán abandona una sirena recién nacida (por supuesto, un ser fabuloso venido de Europa) en las aguas fragorosas de una tormenta en el Pacífico. Es la hija de Linda Olsen, jovencita europea que llega a la isla y queda presa de la excitación que le produce la libertad que aflora en la naturaleza descrita en *La boina roja*.^v En *La Isla Mágica*^{vi}, -novela de Sinán-, Serafín del Carmen y Chompipe, personajes que apuntalan su embriaguez muy cerca de la bahía, pensaron que veían visiones cuando:

"Muy cerca de la orilla, silenciosa como *cosa de magia*, se veía una gran nave tan repleta de luces que parecía un pesebre navideño. En la calma absoluta de la noche aquel *navío fantasma* tenía todos los visos de algo definitivamente *irreal*. Era una grata *visión maravillosa* como de cuento de hadas.^{vii}

Estas imágenes bellas hay que leerlas a contraluz, porque enmascaran lo dicho: lo propio o lo local enfrentado a lo foráneo.

Situados en la bahía de Chimán, en la mar del Sur, flotaba *fantasmagórica* la nave de los sueños de Santos, personaje de la novela *Laberintos de orgullo*^{viii}, de Rosa María Britton. Santos es el hijo de una colombiana. “Alucinado, corrió hasta la orilla para ver (la embarcación) de cerca. No lo podía creer: allí estaba, tal como la había soñado”^{ix}. Era un “navío de inmaculado velamen balanceándose sobre las olas”^x. A partir de esta frase, comienza la narración de la expedición del rey Leopoldo III de Bélgica por el Darién, que buscaba las huellas de una de las posibles rutas de regreso a Santa María la Antigua, de Vasco Núñez de Balboa, tras haber visto las aguas del mar del Sur.

Nacido el rey Leopoldo en Bruselas el 3 de noviembre de 1901 y fallecido el 25 de septiembre de 1983, ocupó el trono belga entre 1934 y 1951, cuando abdicó a favor de su hijo Balduino. Organizó a partir de 1951 expediciones científicas a zonas tropicales como el Alto Orinoco, la Amazonia, Zaire, Senegal y, como hemos dicho, al Darién, en 1954. El rey iba acompañado por el profesor José Cruxent, director del Instituto de Investigaciones Geológicas de Caracas, un oficial de la Guardia Nacional de Panamá, el fotógrafo austriaco Hans Lutz, y un grupo de guías indígenas dirigidos por el sáhila Estanislao López^{xi}. La doctora Britton cuenta en la introducción cómo fue:

“...cruzaron la cordillera y fueron retados por lluvias torrenciales, ríos caudalosos, lagartos, enfermedades. Por varios días se perdió contacto con la expedición y hasta se llegó a creer que todos habían perecido. Se armó un gran revuelo internacional. Finalmente completaron la travesía a pesar de una severa infección que sufrió el Rey en un pie. Llegaron a un pueblo llamado Chimán - Chumico en la novelística de la doctora Britton-, situado en el golfo de Panamá, en donde, de acuerdo con el historiador Jean Cleeremans, Leopoldo jugó billar con los nativos y le llamó la atención “el ataúd de uso” de don Manuel Muñoz (Modesto Justiniani, el abuelo de la escritora), y en donde le sirvió de guía por varios días la hija de don Manuel, doña Carmelita.^{xii}

En la novela *El ataúd de uso*^{xiii} se relata el modo como participó la gente de esa región de la república en la Guerra de los Mil días. El personaje de esta novela es don Manuel Muñoz, quien había construido un ataúd para que

lo enterraran cuando muriera. Pero como el tiempo pasaba y no se moría, decidió alquilarlo (era una costumbre de época) para las ceremonias de la última despedida, porque finalmente, a los muertos los sepultaban envueltos en una lona. Así, se suponía que don Manuel tendría su propio ataúd, pero, irónicamente, pasó lo siguiente:

“Desde la cúspide se divisaba toda la bahía. La lluvia había dejado de empañar los ojos y los que iban adelante fueron los primeros en darse cuenta que llegaba la gasolina a gran velocidad, navegando a través de la bruma que cubría la superficie del mar. Todos trataron de acercarse para ver mejor, con tan mala suerte, que el peso de la carga se fue hacia un lado y Braulio se tambaleó y resbaló sobre la tierra húmeda. Cuando se iba cayendo, se agarró de Eusebio y éste a su vez de Higinio que tenía unos cuantos tragos de aguardiente de más entre pecho y espalda. Así fueron cayendo, unos encima de otros, los veinte hombres que cargaban el ataúd de don Manuel. La enorme caja los iba aplastando hasta que, agobiados, la soltaron. Se fue deslizando cuesta abajo sobre la tierra mojada dando tumbos sobre las cruces de piedra de las tumbas, hasta que la tapa, mal clavada, se saltó, y el cadáver de don Manuel, amortajado con las cinco sábanas bordadas al pasado con hilos de seda, salió disparado por el aire y quedó colgado encima de la enorme piedra que marcaba la tumba de la mujer de Ah Sing. Libre de su contenido, el ataúd siguió desliziéndose loma abajo por el lado que da al mar y al llegar al borde mismo del acantilado cayó en medio de la bahía, levantando una gigantesca ola de espuma rosada^{xiv}”.

Así que, irónicamente, también a don Manuel lo enterraron envuelto en una lona.

La lectura cuidadosa de las obras narrativas mencionadas -escogidas aquí porque en algún fragmento nos dan una idea, nos muestran una imagen del modo como hemos hollado las playas y las tierras del sur y nadado en el mar-, sirve a la representación geográfica crucificada del istmo (del ensayo de Sinán). Desde el golfo de Panamá nos sugieren la conformación de patrones motivadores de nuestras conductas actuales e históricas. Léase con mucha atención el *Ataúd de uso*.

Lo cierto es que de norte a sur, a partir de 1492 el mundo hizo una maniobra trasatlántica y nos dividió la tierra para que cruzara el centauro, y, con él, toda una gama de imaginaciones, símbolos y creencias.

Llegado por fin al norte del istmo panameño, Colón extendió la mirada sobre la escabrosa tierra de Urraca y Esqueгна, Veragua, y pensó en que por ahí, el camino lo llevaría a las minas del rey Salomón. Un poco más allá en tiempo y espacio, imaginando el sur istmeño por el Darién, Balboa, recibía informaciones de Comagre^{xv}:

“tras aquellas sierras van unas tierras muy llanas... está la otra mar de allí tres jornadas ... hay tanto oro cogido en piezas en casa de los caciques de la otra mar, que nos hacen estar á todos fuera de sentido, ... hay por todos los ríos de la otra costa oro en mucha cantidad y en granos muy gordos ... vienen indios de la otra mar en canoas por un río que llegan a casa del cacique Comogre, y traen mucho oro de minas por fundir en muy gordos granos; el rescate que les dan por el oro es ropa de algodón y indios é indias hermosas: no los comen como la gente de hacia el río grande. Dicen que es muy buena gente de buena conversación la de la otra costa^{xvi}”.

En *El Estrecho Dudoso*, el poeta nicaragüense Ernesto Cardenal, se refiere a lo que esperaban ver los adelantados:

.....
como cosa de encantamiento,
como las que se cuentan en *Amadís de Gaula*.
Y creían que soñaban.^{xvii}

En el siglo XIX se hizo visible aquel rastro inicial en una estatua del Almirante, donada por la emperatriz de Francia, Eugenia de Montijo. Esa talla del descubridor, que permanece en la ciudad de Colón, asume la presencia de una india en cucullas (representación de América); y desde el siglo XIX, primero en la Zona del Canal y después en Panamá, mira hacia la mar del Norte, la mar Océana, el océano Atlántico. La marca también quedó estampada en la toponimia, que multiplicó los espacios que nombran a Colón: una ciudad, una provincia, un puerto, dos quebradas, una localidad, una isla, una ensenada, un cerro, un caserío en las provincias de Colón, Panamá, Coclé y Bocas del

Toro, todos lugares del lado atlántico de la república: Colón, Cristóbal, Almirante. Pero hay huellas de otro origen en Narganá, Aligandí y Tubualá en la bella Guna Yala, y en la costa Arriba, en Cuango y en Palenque.

Curiosamente, es posible observar otra impronta marcada por Europa en el siglo XVI que se hace visible en el siglo XX si atravesamos el istmo desde Colón hacia Panamá por la zona de tránsito: una estatua de *Vasco Núñez de Balboa* mirando hacia el mar Pacífico empuña la bandera española y una espada. También la toponimia marca espacios y piezas de valor que nombran al Adelantado de la mar del Sur: un barrio, un cerro, un distrito, un lugar poblado en el corregimiento de Ancón, (antes verdadera ciudad organizada en inglés), un puerto, una avenida, una moneda. Al lado del monumento a Vasco Núñez, un pequeño parque lleno de verdor (hoy desaparecido) recordaba un nombre de novela: *Anayansi* ^{xviii}, la mujer de Balboa. Al cruzar la avenida, otro nombre mítico: *Urraca*, el héroe indómito, a cuyas voces acudió una masa de tribus nativas a defender sus montes hace ya casi 500 años.

Estas huellas de Colón y Balboa a partir de su presencia en el istmo son del orden intelectual y, porqué no, emocional. Son historia y sentimiento actualizados. Para Cristóbal Colón, la llegada a las islas Molucas dependía de un estrecho que buscó inútilmente entre las Antillas y por las costas continentales centroamericanas hasta en su cuarto y último viaje, porque intuía la existencia de un paso (de manera atrevida pudiéramos decir que intuía un canal) que permitiera abrir el cofre de la especiería; pero buscaba en solitario, siguiendo su propio olfato de experto navegante o la voz de su *indio de minas*.

Me parece a mí que el encuentro de Núñez de Balboa con el mar del Sur se debió a su capacidad para escuchar de viva voz a los indios amigos (porque también hizo enemigos) que ya conocían esta tierra, aquellos que eran de aquí, que actualizaban sus propias lenguas o hablaban un renuente castellano. Fueron los *hombres de la provincia de Cueva*.

La imagen que rehago, vista la posición de estas dos estatuas, no señala el *Camino de Cruces*. Miran hacia los mares, e invita a leer los espacios tal como el cronista Fernández de Oviedo: en la ciudad de Panamá, el mar del Sur diariamente se pierde de vista, y regresa. Al Poniente de la ciudad de Panamá y de la isla de las Perlas (que los indios llaman Terarequi), y en las islas Taboga y Otoque, y todas las otras que llaman de San Pablo y las demás de aquel mar del Sur, crece y mengua el mar de modo admirable. Cuando

sube la marea, trae una multitudinaria efervescencia de la vida. Hay un movimiento de sardinas y alcatraces hambrientos que vuelan sobre las olas y

“que parece que cubren el aire, y continuamente no hacen sino caer de alto en el agua, y tomar las sardinas que pueden, y súbito tornarse a levantar volando; y comiéndoselas muy presto, luego tornan a caer, y se tornan a levantar de la misma manera, sin cesar; y así, cuando la mar se retrae, se van en su seguimiento los alcatraces, continuando su pesquería, como es dicho. Juntamente andan con estas aves otras que se llaman rabihorcados (...); y así como el alcatraz se levanta con la presa que hace de las sardinas, el dicho rabihorcado le da tantos golpes, y lo persigue hasta que le hace lanzar las sardinas que ha tragado; y así como las echa, antes que ellas toque o lleguen al agua, los rabihorcados las toman, y de esta manera es una gran deletación verlo todos los días del mundo^{xix}”.

Oviedo muestra que hay por la mar del Sur en Castilla del Oro una maravillosa biodiversidad. ¿Hemos perdido esa multiplicidad natural que nos traía el mar? La imagen que sigue comienza a darnos las muy antiguas causas de una pérdida:

“Hay tanto de los dichos alcatraces, que los cristianos envían a ciertas islas y escollos que están cerca de la dicha Panamá, en barcas y canoas, por los alcatraces, cuando son nuevos que aun no pueden volar, y a palos matan cuantos quieren, hasta cargar las canoas o barcas de ellos; y están tan gordos y bien mantenidos, que de gruesos no se pueden comer, ni los quieren sino para hacer de la grosura de ellos óleo para quemar de noche en los candiles, el cual es muy bueno para esto, y de dulce lumbre y que muy de grado arde^{xx}”.

En 1525, Oviedo ahondaba en la conciencia del rey Carlos I, a quien le exponía las maravillas de Castilla del Oro. Por esta cintura de tierra podrá ahorrarse España muchas leguas de viaje, tiempo y dinero, pues es un punto excelente para recibir mercancías y reenviarlas. Pero denunciaba asimismo que los dineros ganados en América salían de la península Hispánica hacia Europa para regresar con su valor reducido. Veintiún años estuvieron examinando los españoles la región que hoy llamamos caribeña (tanto en las islas como en tierra firme). Construyeron la ciudad de Santo Domingo,

se ocuparon de producir mantenimientos para sostener la exploración del continente, y fueron introduciendo las palabras: huracán, hamaca, cacique, canoa. Desde la actual Venezuela, por Cartagena, por Santa María la Antigua, en la selva del Darién, cerca del golfo de Urabá los cristianos exploraron hacia el noroeste en dirección a las tribus de Careta y Comagre (en 1511) y al sur, hacia el Dabaibe (en 1512). Esto ya lo habían hecho los pobladores primitivos del continente americano de cuyo origen se sigue hablando, con sus áreas culturales precolombinas bien marcadas y sus lenguas habladas en Norteamérica, Centroamérica y América del Sur antes e inmediatamente después de Cristóbal Colón.

Examen de una imagen: *Núñez de Balboa en Santo Domingo...*

“No temo a nadie, salvo a Dios. No ha nacido hombre al que Vasco Núñez de Balboa, éste, su servidor, tenga por amo y señor, o por más osado. Mas, ¿que podría hacer un hombre que por corazón tiene un tigre enjaulado, en aquel peñedo, en medio de la mar, que no sea morir de tedio, jugar, beber o jugársela para tender las velas al viento y alcanzar lo imposible?”

Pedro Rivera. “Crónicas apócrifas de Castilla del Oro”^{xxi}

Imágenes de oídas. *Dicen los indios que...* :

En enero de 1513, Núñez de Balboa estructura sus imágenes primeras del mar del Sur, ocho meses antes de probar el agua de este mar, y seis años antes de perder su cabeza a manos del Ajustador Pedrarias. Núñez de Balboa escribe:

dícenme que la otra mar es muy buena para navegar en canoas, porque está muy mansa á la contina, que nunca anda brava como la mar de esta banda segund los indios dicen: yo creo que en aquella mar hay muchas islas, dicen que hay muchas perlas en mucha cantidad, muy gordas, y que tienen cestas dellas los caciques, y que también las tienen todos los indios é indias generalmente: (...)que si vuestra muy R. A. es servido de me dar é enviar gente, yo me atrevo á tanto, mediante la bondad de Nuestro Señor, de descubrir cosas tan altas y adonde puede haber tanto oro y tanta riqueza con que se puede conquistar mucha parte del mundo, y si de esto vuestra muy R. M. es servido, ... , déjeme vuestra muy R. A. el cargo, ... , que le

sabré dar tan buena maña e industria con que lo traya todo á buen estado, que vuestra muy R.A. sea muy servido, y cuando esto no hiciere, no tengo mejor cosa que mi cabeza que pongo por prenda;

...^{xxii}

En 1514, el rey Fernando le ordenaba a Pedrarias Dávila, gobernador de Castilla del Oro, que facilitara “la comunicación entre la costa del Darién y la mar del Sur, y que para continuar en él los descubrimientos se construyeran allí tres o cuatro carabelas^{xxiii}”. Parecía que comenzaba a desbrozarse el camino.

Pero unas oscuras fuerzas hacen que el discurso de Balboa imagine la destrucción:

En una segunda carta dirigida también a Fernando de Aragón y recobrada por Martín Fernández de Navarrete, aparece esta otra imagen del mar del Sur por boca de Balboa en 1515. (Fernando muere en enero de 1516, de modo que cuando Vasco Núñez fue ejecutado en 1519 tras haber construido, por su cuenta y riesgo, algunas naves que surcarían la mar del Sur, reinaba otro: Carlos 1 de España, poderoso joven monarca de 19 años):

(Refiriéndose a Pedrarias Dávila y sus servidores, escribe Balboa a Fernando el Católico): ... porque de verdad han destruido á V. A. la mejor gente de caciques é indios y de mejor conversación y domésticos que nunca en la isla Española e islas y tierra de las Indias se ha hallado, y en la más hermosa tierra y más sana que se haya visto en estas partes : porque certifico en ver á V. M. que es la Tierra Nueva de la mar del Sur^{xxiv} la más hermosa y talentosa y sana que nunca se ha visto en las Indias, ansien las islas como en la tierra firme, y porque lo he visto todo, lo podré certificar á V. A.^{xxv}

En el año en que moría Balboa en Acla, 1519, fueron fundadas (yo diría que sobre su cabeza), las ciudades de Panamá y de Nombre de Dios en el istmo; ciudades que, con Portobelo y San Lorenzo formaron un triángulo para evitar el tránsito a los piratas.

La ruta por Panamá: estrecho de tierra que no de agua.

Tanto en su *Historia General y Natural* de las Indias como en el *Sumario de la Natural Historia de las Indias*, entre las noticias no se nos presentan imáge-

nes sobrenaturales sino curiosidades, disposiciones llamativas o hechos casi increíbles que confirman el realismo maravillado de aquella primera mirada. Por ejemplo, en 1525 le explica González de Oviedo^{xxvi} al rey, Carlos I, que el río Chagre, situado en el estrecho de tierra que hay (que no es de agua), “naciendo a dos leguas de la mar del Sur, viene a meterse en la mar del Norte”. El río “corre muy recio”, informa, “y es muy ancho y poderoso y hondable”, y “tiene maravillosa disposición y facilidad para se andar y pasar” la especería. Desde Panamá hasta el río de Chagre hay unas cuatro leguas de muy buen camino, “que le pueden andar carretas cargadas, porque aunque hay algunas subidas, son pequeñas, y tierra desocupada de arboleda, y llanos; al llegar las carretas al río, allí se podría embarcar la especería en barcas y pinazas hasta la mar del Norte, en un viaje de cinco o seis leguas hasta el puerto de Nombre de Dios, y entra la mar a una isla pequeña que se llama isla de Bastimentas, donde hay muy buen puerto”. Dos nombres se repiten: Nombre de Dios y Panamá.

Una maravilla: hay un puente admirable sobre un río que entra en otro río:

Oviedo construye otra imagen: un puente Admirable o Natural, que está a dos leguas del río de Chagre y otras dos leguas del puerto de Panamá, y en la mitad del camino. Cuando comienza la puente,

umirando a la mano derecha ve debajo de sí un río, (...)el cual río se va a meter en el otro río de Chagre, que primero se dijo, (...) y mirando a la parte por donde debajo de ella pasa el agua, está hecho un arco de piedra y peña viva natural, que es cosa mucho de ver, y para maravillarse todos los hombres del mundo de este edificio hecho por la mano de aquel soberano Hacedor del universo” .^{xxvii}

Armas Antárticas. Los piratas del Caribe se trasladan a la mar del Sur^{xxviii}

Se estima que esta obra épica, *Armas Antárticas*, basada en la historia, fue escrita entre 1608 y 1615 por Juan de Miramontes y Zuázola. Del canto 111 al X, el espacio está vinculado a Panamá. Francisco Drake pide autorización a la reina Isabel de Inglaterra para atacar a los pueblos de la tierra firme no por el Caribe sino por la mar del Sur, y traza su ruta tras los pasos de Hernando de Magallanes. Así, mientras Drake entra al Pacífico por el estrecho de Magallanes, Juan Oxnán, su compañero, cruza el istmo y se dirige a Ballano por Urabá, en donde se confedera con Luis de Mazambique^{xxix},

rey cimarrón. Oxnán fabrica una galera en el mar del Sur para atacar a los pueblos de estas costas.

Roba las perlas de las islas y un navío de Quito. Pedro de Ortega Valencia sale de Panamá para castigar a Juan Oxnán, y le gana la batalla. Mientras tanto, Francisco Drake pierde cinco navíos en una tormenta y pasa el estrecho austral solamente con su barco. Sube por la costa de Chile, llega a El Callao, roba la nave de San Juan de Antón, cargada de plata y oro, pero van los españoles en su busca, aunque no lo alcanzan. Finalmente, Oxnán es vencido con la ayuda de Estefanía, dama raptada por él. La obra presenta cómo el espacio istmeño propiciaba las huidas o las invasiones, que iban cayendo una sobre otra en espacios habitados por cimarrones, pueblos nativos y piratas. Nos interesa la siguiente imagen:

Salió, en tiempos atrás, de cabo Verde,
Cargado de quinientos un navío,
Que, para que ganásemos, se pierde,
Tocando, en esta playa, en un bajío.
Fuerza es que Panamá se acuerde
De cuál fue de estos el gallardo brío,
Pues, habiendo arribado a nado en tierra,
A mover la empezaron cruda guerra.

Su capitán llamábase Ballano,
Que fue de quien tomó la tierra el nombre,
Cuyo valiente pecho y diestra mano
Hazañas intentó de inmortal hombre;
Pues hizo en Panamá que el castellano
De su atrevido osar tal vez se asombre;
Porque, cual rayo rápido, abrasaba
Las estancias campestres que robaba.

Era de formidable aspecto fiero,
Corpulento, feroz, basto, membrudo,
De traza, talle y hábito grosero,
De lenguaje bozal, de ingenio rudo;
Pero de esfuerzo y ánimo guerrero,
Tan ágil, denodado, pronto, agudo,
Que, al claro día ni a la noche oscura,
No estaba en parte de él cosa segura^{xxx}.

La historiografía señala que, en efecto, en 1596, Sir Francis Drake atacó y destruyó algunas de las fortificaciones de Portobelo. En la toponimia queda una isla Drake en Colón; hay tres ríos con el nombre de Bayano en las provincias de Colón, Los Santos y en Panamá; y una hidroeléctrica, una quebrada, un corregimiento y dos caseríos, uno en Herrera y otro en Los Santos que llevan el nombre de Bayano. Pero también en Londres hay una calle que lleva el nombre de Portobelo.

Alteraciones del Dariel. Imagen del mar del Sur^{xxxí}:

Los años finales del siglo XVII están llenos de enfrentamientos entre españoles e indios, ayudados por los piratas ingleses y franceses. A raíz del descubrimiento de las consabidas minas de oro en el Darién (históricamente las minas de Cana, ubicadas en las estribaciones del cerro Pirre, en donde había una concentración demográfica guna de carácter notable^{xxxii}), los panameños-españoles se embarcaron hacia el este, con dirección al Darién por el mar del Sur, desde la nueva ciudad de Panamá, fundada en 1673. La vieja Panamá, establecida en 1519 y atacada desde tierra por el pirata Morgan, les quedaba a la izquierda a los expedicionarios, y con lágrimas en los ojos la divisan a lo lejos. El poeta expresa:

“La ruina ya de la ciudad antigua
a la siniestra mano se descubre.
A todos su tragedia al llanto obliga
Por no verla, el paisano el rostro cubre”.

.....
“Quien desde la toldilla, triste de ojos,
Mirando hacia el antiguo patrio nido,
Enseña al compañero los despojos
De su antigua vivienda, enternecido.
Quien a donde cumplió dulces antojos
El sitio mira, cuando a amor rendido,
La libertad y el oro despreciaba
Y por hierros y argeles la trocaba.^{xxxiii}”

Gozando de un paisaje bellissimo, pasan lo panameños y españoles por las islas del Rey, y se lee:

Ya las islas del Rey a diestro lado
Forman un archipiélago frondoso,

Imperio de las ninfas regalado
Guarnecido de aljófaro espomoso;
De Venus este sitio fue ignorado
Cuando a Chipre eligió por más vistoso,
Porque en su competencia hubieran sido
Despreciadas Tesalia, Chipre o Gnido^{xxxiv}.

Siguen la isla de Chepillo, el farallón en la desembocadura del río Chimán, la punta de san Lorenzo, a la entrada del golfo de San Miguel, la isla de Batatas a un lado de Garachiné. Al sur se ve el golfo de San Miguel y la desembocadura del río Bayano. La obra narra la rebelión de los darienitas, contienda entrelazada con las luchas entre los caciques, indios principales y piratas, contra los españoles-panameños, así como las historias de amores, conjuros, ataques y combates. Al final, los piratas se acercan a Panamá por el mar. La isla de Taboga es el campamento de los atacantes, quienes llegan hasta Remedios. Finalmente, el gobernador de Panamá firma la paz con los indios mientras los piratas regresan al Atlántico por el estrecho de Magallanes.

En esta obra, Panamá confirma su constitución humana y natural de enorme belleza, resistencia y textura compleja.

La Peregrina y la Perseguida, dos perlas del mar del Sur:

Según *Alteraciones del Dariel*, no hay una sola perla panameña de maravilla, cuya cuna fuera el golfo de Panamá, sino dos: la *Peregrina* y la *Perseguida*.

La famosa perla *Peregrina* (de 31 quilates) fue pescada en el archipiélago de las Perlas y obsequiada por Pedrarias Dávila a la emperatriz Isabel, esposa de Carlos V.

Aquella que en España *Peregrina*
Excedió en los quilates y el oriente
A cuantas perlas engendró divina
En nácares la aurora de occidente;
La que de Apolo ya, ya de Lucina,
Suele servir de adorno reverente,
Lágrima de sus ojos, aquí hallada,
Fue en las exequias de Memnón llorada.

Según Páramo y Cepeda, la *Perseguida* (con cinco quilates más) fue recogida cerca del Dariel, en un sitio que llaman Gonzalo Vásquez. Páramo y Cepeda fue propietario de esta perla. Así se halló compañera a la *Peregrina*^{xxxv}.

Esta de todo el mundo celebrada
Por *Peregrina* y Fénix verdadera,
Vivió de los aplausos laureada
En magnitud y oriente la primera;
Pero ya su orfandad acompañada
Se halla de otra dichosa compañera
Y a las dos -dando amor de envidia quejas-
Tomándome por Venus las orejas.

.....
Las ninfas y las diosas que en centro
Del mar ocupan cándidas alcobas,
Repudiando el retiro de allá dentro
Rompen cristales y sacuden olas,
Y al buzo que logró tan rico encuentro
Dijeron lastimadas, “cómo robas
Fauno de aquestos mares, importuno,
La hija más preciosa de Neptuno”.

.....
Casi en cinco quilates es vencida
La bella *Peregrina*, en cuanto al peso,
Y en cuanto a la belleza esclarecida
Mezcla de leche y sangre en más exceso
Del lapidario fue reconocida
Y puestos los quilates en el peso,
Casi a sesenta en número llegaron
Según fieles balanzas señalaron.

.....
Llámenla con razón la *Perseguida*,
A la que han de llamar después dichosa,
Pues creo se ha de ver favorecida
Sirviendo a pecho real de blanca rosa.
Aquí renacerá su hermosa vida,
Si es que a morir no vuelve mariposa,

En las luces de aquella María Ana^{xxxvi}
Del Apolo mayor mejor Diana^{xxxvii}.

El dueño de la *Perseguida* fue el mismo Páramo y Cepeda.

La historia de la perla “La Peregrina”, la relata uno de los jóvenes miembros de la Ruta Quetzal, que este año de 2013, realizaron un tránsito hacia el mar del Sur por uno de los caminos de Núñez de Balboa. Cuenta el “rutero” que en una conferencia que escucharon se dijo que “la perla fue descubierta en 1515, con un peso 58.5 quilates (peso que difiere de lo que señala *Alteraciones del Dariel*) y tenía la forma de una lágrima. Su primer propietario fue el comerciante Pedro del Puerto, quien la vendió a la esposa de Pedrarias Dávila, Isabel de Bobadilla, quien luego la vendería a Isabel de Portugal, esposa de Carlos V. Como se ve, esta es una información de oídas que interesa porque repite lo que ha quedado en la memoria de este joven del siglo XXI.

María Tudor, esposa de Felipe II, y Margarita de Austria, Isabel de Barbón y María Luisa de Parma la lucieron en alguna de sus alhajas. En 1808 llegó a París, cuando José Bonaparte la envió a su esposa Julia Clary. Napoleón III la vendió en 1848 por problemas económicos. Pasó de mano en mano, y en 1969 Richard Burton se la regaló a Elizabeth Taylor. Fallecida la Taylor, en 2011, la *Peregrina* fue subastada y rematada en 12 millones de dólares después de que la actriz hubiese incorporado la perla a un collar de rubíes y diamantes.

Andrea de la Roca y la manta-rayá, primer cuento panameño:

Según Rodrigo Miró^{xxxviii}, la narración incluida por Gonzalo Fernández de Oviedo en su *Historia General y Natural de las Nuevas Indias* puede considerarse el primer cuento panameño:

“Oiga usted, lector, un caso asombroso sucedido a Andrea de la Roca, hombre de mar, mayordomo que cuidaba los indios de la pesquería de las perlas en la isla de Terarequi, en la costa del mar del Sur, a quince leguas de Panamá. Un día quiso ir a pescar con harpón, como otras veces, desde una canoa, y vio una raya o manta. Le tiró el harpón con una buena asta e hirió a la manta. El pez, con la mayor presteza que decirse puede, sintiéndose herida, se hundió en lo profundo, pero el cordel del harpón, se enredó en un pie de

Andrea, que salió disparado fuera de la canoa y arrastrado por la manta por más de una legua, pero la raya lo metió cincuenta y cien brazas debajo del agua. Andrea, que era mancebo recio y gran nadador, tuvo el aliento suficiente para intentar asirse del cordel y sacar el pie del lazo. La manta, desangrada, se debilitó, y aflojó después su curso, y él pudo desasir la cuerda. El harpón se trabó bien en los huesos de la raya, y la herida la mató. No obstante, dice el narrador, ni la maña ni la habilidad del nadador hubiera bastado si no fuera socorrido de la Madre de Dios, a la cual se encomendó tan devotamente como su necesidad lo requería. Cuando sacó el pie del cordel, subió más de treinta brazas; y se fue nadando hacia donde vio su canoa, más de una legua apartada de él con sus indios, los cuales le recogieron dos horas después del accidente. Esto pasó el año de mil quinientos diecinueve. Parece mentira que un hombre pueda estar debajo del agua tanto tiempo, y en especial con tanta dificultad, pero (...)él me dijo que más de veinte veces entró y salió del agua. Pero todos saben en aquella tierra que este hombre puede estar una hora debajo del agua (...). Me dijo que la manta o raya era tan grande como un repostero (pañó cuadrado o rectangular, con emblemas heráldicos^{xxxix}) que estaba colgado en casa del gobernador Pedrarias Dávila^{xi}".

¿Sería tan grande la manta raya como eran las tortugas que sacrificaban en el Mercado Público de la ciudad de Panamá, que en los años sesenta quedaba junto al mar Pacífico, los techos de zinc cuajados de gallinazos, muy cerca de la Presidencia?

La literatura panameña guarda un zurrón de narraciones, poemas, obras dramáticas, leyendas, imágenes.

En la memoria de los panameños, el mar del Sur está presente de muchas maneras a través de los siglos. La construcción del ferrocarril de Panamá con el expreso propósito de atravesar el continente, trajo al istmo una enorme cantidad de personas que transitaban en dirección sur para embarcarse con destino a las minas de California, y viceversa entre 1848 y 1869, y aseguraba la buena situación política mundial y económica de los Estados Unidos. De aquella construcción y uso del tren quedan nombres como Aspinwall, novelas como *El caballo de oro*, de Juan David Margan, y cuentos como *El jardín*

de *Fu Yang*, de Rosa María Britton, o versos que nos hablan de durmientes bajo las cuales quedó, por lo menos, la vida de un hombre. El terrorífico nombre del barco *Sea Witch* (Bruja del mar) surcó el Pacífico en 1854 para entregar su carga de 705 trabajadores chinos, llegados en malas condiciones a Panamá.

Más adelante en el tiempo, en el puerto de Mensabé en el Pacífico desembarcaron doce carros el 18 de julio de 1923 para que el presidente Belisario Porras inaugurara el plan nacional de carreteras. Primero se habían abierto las rutas del mar y del cielo; después las de asfalto. Hubo gran alegría en Mensabé-Las Tablas-Guararé-Los Santos y Chitré por la llegada de los carros por el mar del Sur. Y siguen llegando por allí a Panamá.

Como he dicho, la encrucijada creada por Sinán ha forjado un mito generador de conflictos entre lo propio o lo local, por un lado; y lo foráneo por el otro. En *Luna Verde*^{xii}, Ramón de Roquebert y el indio René Conquista son dos fantasmas de Milla Cuatro (Zona del Canal) que se encuentran en la orilla del mar, cerca de La Boca ... “en el charco turbio de un mar hechizado sin orillas y sin fondo”. Los Estados Unidos habían pedido las tierras de Río Hato “para construir muchas cosas como club de oficiales, campamentos, muelles y un aeropuerto. Todo para la seguridad del Canal; para que no puedan destruirlo y los barcos sigan cruzando de una mar a otro”. En “*Desertores* ^{xlii} hay un Farallón que está frente a la playa de Santa Clara en donde salen luces que anuncian desgracias. En *Loma ardiente y vestida de sol* ^{xliii} (que podría ser Colón o Curundú), el mar llamaba a Fabiola “como años después llamaría a sus hijos y a los hijos de sus hijos y a los hijos de los hijos de sus hijos per omnia secula seculorum amén”.

Cruzado el estrecho de tierra panameño que después fue de agua, embarcaciones incontables partieron hacia el sur tras las especias, tras el oro del Perú y de California, y tras el horroroso fantasma de las guerras.

Termino con esta idea: esta es una historia de belleza y de horror muy bien contada en muchos libros que, en esta época, podrían consumir la memoria de una, dos, tres, mil nubes.

BIBLIOGRAFÍA

- i. Rogelio Sinán. Rutas de la novela panameña. Letras de Panamá. Año 1 N°. 1, Panamá, diciembre de 1957.
- ii. Ibid.
- iii. Idem.
- iv. La comunicación por el mar tanto en el Pacífico como en el Atlántico fue esencial antes de la construcción de la carretera central.
- v. Rogelio Sinán. La boina roja. Publicaciones del Ministerio de Educación, Panamá . 1954.
- vi. Rogelio Sinán. La isla mágica. 3ª. Ed. Universidad Tecnológica de Panamá, Panamá, 2002, ilustrador Brooke Alfaro.
- vii. Ibid. Cita: fin del Decálogo 111, pág. 170.
- viii. Rosa María Britton. Laberintos de orgullo. Editorial Santillana, Panamá, 2002 . Portada de Olga Sinclair.
- ix. Ibid.
- x. Ibid.
- xi. Toda esta información la ofrece la novela Laberintos de Orgullo bajo el siguiente título: “Breve explicación histórica a manera de prólogo”.
- xii. Ibid.
- xiii. Rosa María Britton. El ataúd de uso. Premio novela Colección Ricardo Miró, 1982. 2ª. ed ., Distribuidora Lewis, S. A., Panamá, 1998.
- xiv. Ibid.
- xv. Comogre o Comagre.
- xvi. Martín Fernández de Navarrete, coord. Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV con varios documentos inéditos concernientes a la Historia de la Marina Castellana y de los establecimientos españoles en Indias. III Tomo . Imprenta Real. Madrid, 1829.
- xvii. Cardenal, Ernesto . El estrecho dudoso. México, 1972.
- xviii. Nombre ideado por Octavio Méndez Pereira en El Tesoro del Dabaibe. Talleres Gráficos Benedetti, Panamá, 1934.
- xix. Fernández de Oviedo, Gonzalo. Sumario de la Natural Historia de las Indias. Fondo de Cultura Económica, México, 1950.
- xx. Ibid.
- xxi. Pedro Rivera. Crónicas apócrifas de Castilla del Oro. Editorial Formato 16, Panamá, 2005. (Habla Balboa).
- xxii. Martín Fernández de Navarrete, coord. Op. Cit.
- xxiii. “Capítulo de carta escrita por el Rey-Católico a Pedrarias Dávila, sobre los medios de facilitar la comunicación entre la costa del Darién y la mar del Sur ... “ en Colección de los viajes y descubrimientos ... op. cit. pág. 353.
- xxiv. De este modo mandó el rey Fernando que fueran llamadas las nuevas tierras del litoral sur.
- xxv. Martín Fernández de Navarrete, coord. Op cit.
- xxvi. Gonzalo Fernández de Oviedo, Sumario, op. cit.

- xxvii. *Ibid.*, pag. 273.
- xxviii. Juan de Miramontes y Zuázola . *Armas Antárticas (1608-1615)*. Prólogo y cronología de Rodrigo Miró. Biblioteca Ayacucho. Caracas, 1976.
- xxix. Mazambique o Mozambique.
- xxx. Miramontes y Zuázola, op. cit.
- xxxi. Juan Francisco de Páramo y Cepeda. *Alteraciones del Dariel {1696}*. Poema épico. Edición, introducción y notas de Héctor H. Orjuela, Santafé de Bogotá, Editorial Kelly, 1994.
- xxxii. Joaquín García Casares. *Historia del Darién*. Editorial Universitaria Carlos Manuel Gasteazoro, Panamá, 2007, pág. 162,
- xxxiii. Juan Francisco de Páramo y Cepeda . Op. Cit.
- xxxiv. *Ibid.*
- xxxv. *Ibid.*
- xxxvi. María Ana de Baviera Neuburgo: reina de España (1669-1740). Segunda esposa de Carlos II.
- xxxvii. *Mit. Romana: Hija de Júpiter y de Latona, diosa de la caza.*
- xxxviii. Rodrigo Miró. *El cuento en Panamá (1949)*. EUPAN, Universidad de Panamá, Panamá, 1996.
- xxxix. www.rae.es
- xl. Fernández de Oviedo, Gonzalo. *Historia general y natural de las Indias*. Academia de la Historia, Madrid, 1851-1855.
- xli. Joaquín Beleño. *Luna verde (diario dialogado)*, Editora Panamá América, S.A., Panamá, 1951.
- xlii. Ramón H. Jurado. *Desertores*. Manfer, Panamá, 1984.
- xliii. Rafael Leonidas Pernet y Morales. *Loma ardiente y vestida de sol*. Editorial Mariano Arosemena, Panamá, 1974.

PANAMÁ, UN TERRITORIO EN TRES TIEMPOS

Por: Guillermo Castro H.

“Toda gran verdad política es una gran verdad natural”

José Martí

A lo largo de los últimos 500 años, el territorio del istmo de Panamá ha conocido tres modalidades distintas de organización. Antes de la conquista europea, los principales grupos humanos en el Istmo se había establecido en corredores interoceánicos. Los europeos sólo conservaron activo el corredor del río Chagres, bajo el control de la Corona, establecieron un corredor agro-ganadero a lo largo del litoral pacífico central, y aislaron esta organización mediante fronteras interiores, generando una contradicción de largo plazo entre la organización natural del territorio y la organización territorial de la economía y el Estado. Hoy está en curso una tercera modalidad de organización, que recupera los viejos corredores originales y los vincula a una nueva carretera en el litoral atlántico. Esto crea nuevos riesgos de destrucción de ecosistemas de bosque tropical húmedo, y abre nuevas posibilidades para una organización territorial adecuada al desarrollo sostenible del país. Palabras clave: organización territorial, corredores interoceánicos, fronteras interiores.

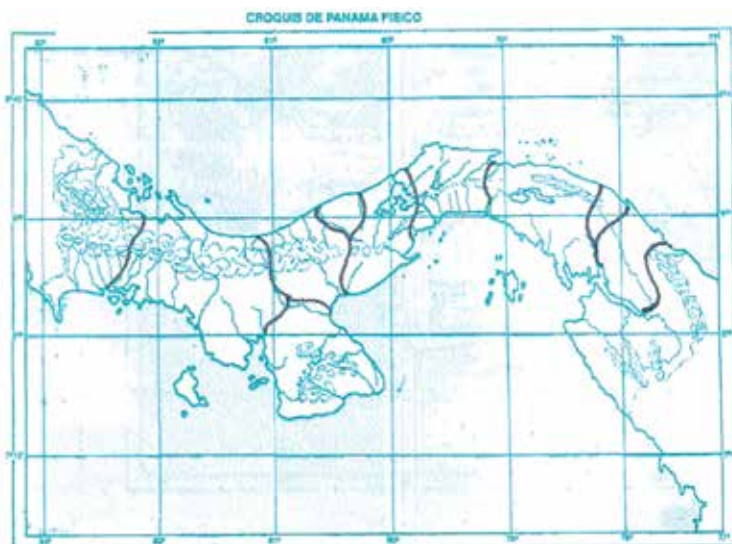
During the past 500 years, the Isthmus of Panama has known three different modalities of territorial organization. Before the European conquest, the

main human groups had settled several interoceanic corridors. The Europeans kept active just one, that of the Chagres river, under the control of the Crown, supported by an agrarian corridor along the Central Pacific, and isolated from the rest of the country by internal frontiers, so creating a long term contradiction between the natural organization of the territory, and the territorial organization of the economy and the Government. This is changing today through the recuperation of the original corridors, and the construction of a new highway along the Atlantic coast. This creates new risks of destruction for tropical rainforest ecosystems, but also opens new possibilities for imagining an organization of the territory better suited for the sustainable development of the country. Key words: territorial organization, interoceanic corridors, internal frontiers

La más compleja de las contradicciones que encara Panamá en su desarrollo -si éste ha de ser sostenible -es una de las menos visibles. Se trata de aquella que existe entre la organización natural del territorio del país, forjada a lo largo de unos seis millones de años, y la organización territorial del Estado y la economía, del siglo XVI acá. De entonces data, en efecto, el proceso que se inició con la destrucción por los conquistadores europeos de la previa organización territorial creada por las sociedades originarias, para dar paso a otra, regida por las necesidades de tránsito interoceánico asociadas al mercado mundial entonces naciente.

La organización territorial anterior a la Conquista, en efecto, constaba de una serie de corredores interoceánicos que aprovechaban la cercanía de las cabeceras de los principales ríos que fluían hacia el Atlántico y el Pacífico desde la cordillera central. En su desarrollo, esa organización dio lugar a la creación de comunidades interoceánicas, que no dejan de recordar a las aldeas verticales que, en el Perú anterior a la conquista, vinculaban entre sí los ecosistemas de la costa con los de la cordillera de los Andes, aprovechando el curso de los ríos que atraviesan el desierto litoral peruano.

Aquella organización cumplía -con eficacia visible en sus logros demográficos y culturales -un doble propósito. En el plano local, permitía el intercambio de bienes de consumo provenientes de medios tan diferentes como el bosque lluvioso tropical del litoral atlántico, y las regiones de clima monzónico del pacífico. Y más allá de eso, facilitaba el intercambio de bienes de alto valor por unidad de peso -como plumas de quetzal y oro labrado, por ejemplo -entre los mundos maya y chibcha.

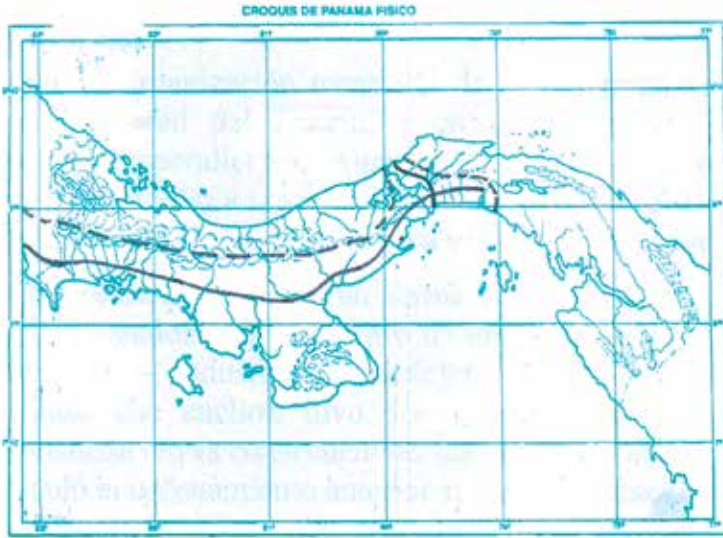


Territorio AC, siglo XV: Principales rutas de tránsito interoceánico

La organización gestada a partir de la conquista del Istmo fue enteramente distinta. En lo esencial, tuvo tres características principales. Primero, concentró la actividad del tránsito en el corredor del valle del río Chagres. Segundo, estableció una frontera interior que aislaba el litoral pacífico occidental de sus vínculos con el Atlántico y con el Darién.¹ Y, por último, estableció en el litoral pacífico un corredor agroganadero que corría (y corre) desde el centro del Istmo en dirección Oeste, primero desde Chepo a Natá y, después, hasta Centro América.

Esa organización territorial pasó a sustentar aquella modalidad de tránsito interoceánico que el historiador Alfredo Castillero designó ya en 1973 con el término de “transitismo”, que entraña el control monopólico de la actividad por una potencia extranjera; la subordinación del resto del territorio y sus recursos a la protección y el sostenimiento de ese monopolio, y la preeminencia política y cultural del área así privilegiada. Corresponde, por tanto, al aprovechamiento de una circunstancia natural para atender necesidades económicas y geopolíticas de un determinado período en la historia del mercado mundial, y dista mucho -en su forma como en su contenido- de ser el resultado de una “vocación de servicio” determinada por la posición geo-

1. Esto se vio favorecido, sin duda, por la catástrofe demográfica asociada a la conquista, que redujo en más del 90% la población previamente existente en el Istmo y desarticuló por completo la estructura social de las anteriores comunidades interoceánicas.



Territorio DC, siglos XVI-XX: La ruta del Chagres, el corredor agroganadero y las nuevas fronteras internas

gráfica del Istmo, como lo entiende -tan cómoda como mecánicamente- la cultura dominante en nuestro país.

El corredor así creado favoreció la expansión del ganado bovino, una especie nueva entonces en el Istmo, en las sabanas de la cuenca media de los principales ríos del Pacífico occidental. Con ello, se vieron segmentadas de Este a Oeste -tanto en su organización para el uso humano, como en el reflejo de esa organización en la cultura de los habitantes del Istmo- regiones que hasta entonces habían sido estructuradas con una orientación de Sur a Norte.

Así, las sabanas de la cuenca media de los principales ríos pasaron a ser el segmento más valorado por una economía organizada en torno al ganado vacuno. Por su parte, los ecosistemas de la cuenca baja -y en particular los manglares y las albinas, de tanto valor en las economías de los pueblos originales- pasaron a convertirse en regiones marginales, que a menudo servían de refugio a esclavos fugados y otros evadidos del orden colonial. Y la cuenca alta, por último, pasó a ser un área para el reasentamiento de indígenas forzados a abandonar las tierras más deseadas por los conquistadores, y para el pastoreo de rebaños durante la estación seca.

Vino a darse así el caso de que, habiendo sido la región litoral del Darién y el Pacífico central -en particular en sus zonas de ecosistema de manglar- un

área de gran importancia económica y demográfica antes de la Conquista, los europeos no fundaron ningún asentamiento de importancia cercano al mar aparte de la ciudad de Panamá, como lo ha observado el geógrafo Omar Jaén Suárez. Las aldeas interoceánicas, así, fueron sustituidas por un cordón de pequeñas ciudades situadas en la cuenca media de los principales ríos, a una distancia equivalente a la que podía recorrer un rebaño guiado por vaqueros a caballo.

Este corredor agroganadero sirvió de soporte -y de límite -al desarrollo de una economía basada en la prestación de servicios de tránsito de mercancías, personas y capitales entre economías distantes por la ruta monopólica del Chagres, desde mediados del siglo XVI hasta fines del XX. En esa economía, el vínculo interoceánico pasó, de haber sido un medio para optimizar el aprovechamiento de los ecosistemas del Istmo por sus habitantes, a convertirse en otro para optimizar el funcionamiento del mercado mundial en beneficio de una metrópoli distante.

Esa nueva organización territorial de la economía se vio expresada, a su vez, en la organización territorial del Estado, y en la formación de las mentalidades y culturas subregionales correspondientes. Ahora, el vínculo entre el corredor interoceánico y las regiones del interior vino a reproducir el existente entre el Istmo como región periférica, y el mundo Noratlántico al que se subordinaba su función en el mercado mundial.

Esa organización alcanzó su forma más extrema con la construcción del Canal de Panamá por los Estados Unidos, dentro de una zona interoceánica que pasó a convertirse en un enclave militar -industrial de carácter colonial, administrado por el gobierno de los Estados Unidos. Ese enclave tuvo dos consecuencias en la evolución del ordenamiento territorial transitista cuyas consecuencias más trascendentes empiezan a emerger ahora. Por un lado, desarticuló el ordenamiento anterior y, por otro, exacerbó sus contradicciones al punto en que lo llevó a su agotamiento, hoy en curso.

El enclave canalero, en efecto, además de aislar a la Capital del resto del país, bloqueó la posibilidad de que la ciudad más importante del país se expandiera sobre su entorno en forma de medialuna. Así, la Capital debió crecer a lo largo del litoral mediante la segmentación de cuencas aledañas. En consecuencia, a comienzos del siglo XXI, la ciudad de Panamá abarca siete cuencas, con los sectores de mayores ingresos en la zona litoral; el comercio

y las capas medias en las cuencas medias, y los sectores populares en la parte alta y en los extremos Este y Oeste de ese conjunto.

La región central de esta formación, a su vez, depende en una medida cada vez mayor del subsidio energético de sus regiones periféricas internas. Importa su energía eléctrica, sus alimentos y la fuerza de trabajo menos calificada que demanda su economía desde las regiones rurales situadas al Este y el Oeste, a las que no retribuye con una parte equivalente de la riqueza que ese subsidio contribuye a generar, y contribuye así a hacer insostenible el desarrollo del conjunto.

Todo esto ha generado ya -en la Capital como en el interior -un problema de gestión territorial que resulta insoluble en sus términos de origen. La segmentación social y económica de las cuencas, en efecto, concentra el poder en los segmentos de mayores ingresos -el litoral, en la Capital; la cuenca media de los principales ríos, en el interior-, al tiempo que la organización territorial del Estado lo hace en los segmentos de mayor peso demográfico y electoral.

En esta circunstancia, la posibilidad de una gestión integrada del territorio se hace imposible, pues la gestión realmente existente opera a favor de los segmentos en los que se concentra el poder económico, social y político. Nada vincula entre sí, en términos prácticos, a quienes habitan una misma cuenca, forzando a cada uno a encarar sus problemas en aislamiento respecto a -cuando no en confrontación con- aquellos otros con quienes comparte la misma unidad básica de organización natural del territorio.

Las contradicciones inherentes a este ordenamiento del territorio empezaron a acentuarse a partir de la década de 1940, cuando la apertura del mercado del enclave canalero a la producción agropecuaria panameña, y la migración constante del interior del país a la Capital, fomentaron una demanda de alimentos que se tradujo en el fomento del agronegocio, la concentración de la propiedad del suelo y la migración campesina a las regiones que desde el siglo XVI habían sido aisladas por la frontera interior del ordenamiento territorial transitista. Así, a mediados de la década de 1960 estaban en curso procesos de colonización campesina en el Darién y la vertiente atlántica del Istmo desde el Pacífico central y occidental. En una importante medida, esa colonización interior, que no ha cesado desde entonces, operó -y siguen haciéndolo- a lo largo de los viejos corredores interoceánicos anteriores a la conquista, que nunca dejaron de ser utilizados por la población campesina.

Al iniciarse el siglo XXI, la integración del Canal a la economía interna del país, aceleró el despliegue de la crisis del ordenamiento territorial transitista. De esa crisis empieza a emerger una nueva organización territorial, que por un lado incorpora el legado de la existente antes de la conquista y, por otro, potencia en nuevos términos los aportes y problemas de la dominante entre los siglos XVI y XX.

Si de fechas y acontecimientos se trata, el tercer tiempo de nuestra organización territorial se inicia con las primeras iniciativas estatales de ordenamiento y apoyo a la colonización campesina en la región de Coclecito, y la construcción del oleoducto interoceánico de Puerto Armuelles a Rambala, asociado a la de la carretera que va de Chiriquí a Bocas del Toro, ambos en la década de 1970. A ello siguieron la construcción de la carretera que va de Chepo a Cartí, en Guna Yala; el mejoramiento de la vía que va de Penonomé a la cuenca del río Coclé del Norte -asociada a la explotación minera en Petaquilla, y al desarrollo de nuevas explotaciones agropecuarias en esa región-, y la reactivación de la vieja ruta de Santa Fe a Calovébora, en la provincia de Veraguas.

Ese proceso de transformación ha entrado en una fase superior y más compleja a partir de dos factores. El primero y más visible consiste en la formación de una plataforma de servicios globales, que potencia el viejo corredor



Siglo XXI, territorio en transición: La recuperación de las viejas rutas de tránsito interoceánico y los desarrollos viales en curso en el Atlántico y el lago Gatún

interoceánico, generando un proceso de conurbación en dos direcciones: de Norte a Sur, vinculando de manera cada vez más estrecha a los distritos de Panamá, San Miguelito y Colón; y de Este a Oeste, en el litoral pacífico, vinculado a los distritos de La Chorrera, Arraiján y Panamá. El conjunto resultante vincula en un mismo sistema urbano, de hecho, a las tres principales ciudades del país, y a cerca de la mitad de la población panameña.

El segundo factor consiste en la construcción de un tercer puente sobre el Canal de Panamá, ahora en su sector Atlántico. Se trata de una inversión de cuya importancia para el futuro de Panamá aún no hemos empezado a valorar. En efecto, ese puente inaugura una fase enteramente nueva en el proceso de creación de una nueva organización territorial de la economía panameña, mediante la incorporación de lo que va de Colón a Costa Rica -como en lo que va de Colón a La Chorrera, a lo largo de la ribera occidental del lago Gatún- a la nueva economía que emerge en el país.

En el primer caso, la carretera que eventualmente se construya a lo largo del litoral atlántico occidental vinculará entre sí los corredores hacia el Pacífico que ya creados -como el de Gualaca-Rambala, en Chiriquí-, como los de Petaquilla-Penonomé, en Coclé, y de Calovébora -Santiago en Veraguas, y facilitará la exportación de bienes desde la Zona Libre de Colón hacia Centro América. Por su parte, el vínculo terrestre entre la cuenca del río Indio y La Chorrera, además de facilitar el transporte de personas y mercancías desde y hacia Colón, estimulará la explotación agropecuaria de las tierras de la ribera occidental del lago Gatún, y obligará a plantear en un nuevo nivel de complejidad los problemas de la gestión ambiental de la Cuenca del Canal.

El resultado integra, de manera singular, la vieja trama anterior a la Conquista con la réplica, en el litoral atlántico, de un corredor de servicios comerciales y actividades de minería, agricultura y turismo, que replica -en las condiciones del siglo XXI- las funciones que cumpliera entre el XIV y el XX el viejo corredor agroganadero del pacífico. Y con ello, además, abre nuevas posibilidades-en ambos litorales-para que el Istmo recupere, además, su función de 12 mil años como vínculo terrestre entre las comunidades humanas de Centro y Sur América. Aun así, las formas en que esa réplica del pasado ocurra podrán ser muy destructivas, si se limitan a prolongar la gestión territorial transitista, o podrán ofrecer nuevas opciones de desarrollo al país, si son encaradas como una oportunidad para trascender la organización transitista del tránsito.

En el primer caso, cabrá esperar una transformación devastadora del patrimonio natural en capital natural, en términos que podrán ir desde la destrucción de los bosques restantes del Corredor Biológico del Atlántico Mesoamericano, hasta la concentración masiva de la propiedad en las zonas litorales de interés para el turismo de alto costo, el embalse de los ríos más importantes para exportar agua y energía hacia la región central, y el fomento de la minería a cielo abierto. La segunda opción está aún pendiente de exploración y debate, pero pasará sin duda por el fomento de la extraordinaria riqueza del Atlántico panameño en materia de agua y biodiversidad, mediante el fomento del desarrollo sostenible a través del desarrollo humano de sus poblaciones, que hoy se cuentan entre las más pobres del país.

EL TRANSITISMO CONTRA EL TRÁNSITO...

En perspectiva, las transformaciones en curso en el país a partir de la integración del Canal a la economía interna han potenciado ya el desarrollo de dos contradicciones que tendrán una importancia cada vez mayor en el futuro de Panamá. La primera enfrenta entre sí a la organización natural del territorio y la organización territorial de la economía y del Estado, inherentes al viejo transitismo. La segunda, a su vez, opone a la organización territorial del Estado a la de la economía, como ya es visible en los problemas planteados por la gestión sostenible de una Cuenca del Canal fragmentada en dos provincias, once distritos y unos cuarenta corregimientos, muchos de los cuales incluyen además tierras ubicadas fuera de esa cuenca.

Esta segunda contradicción será decisiva para la solución de la primera. En el mundo del siglo XXI, signado por las amenazas y las oportunidades que presenta a la Humanidad la crisis ambiental global, serán cada vez mayores las fuerzas que estimulen formas de organización territorial que vinculen de manera virtuosa la organización natural del territorio -cuya unidad fundamental está constituida por las cuencas hidrográficas-, y la organización de las regiones económicas en ese mismo territorio.

En Panamá, esto se traduce en la necesidad de vincular entre sí -de un modo que sea innovador por lo sostenible que llegue a ser-, las 52 cuencas y las cinco regiones hídricas en que se organiza el territorio físico del país, y la nueva organización territorial de la economía y la vida social que emergen de la nueva fase de desarrollo que se va desplegando en el siglo XXI. La soberanía finalmente conquistada mediante el Tratado Torrijos-Carter, en

efecto, nos permite -por primera vez en nuestra historia- asumir por entero la responsabilidad por la gestión de nuestro propio territorio.

Hasta ahora, eso se ha traducido en una expansión incesante de las ventajas del tránsito y de los males del transitismo, al punto en que la persistencia de este último -en sus formas de organización social y política, su divorcio de las necesidades del conjunto mayor del territorio, su cultura centrada en la especulación y las ganancias inmediatas -empieza a conformar, ya, una amenaza para el desarrollo sostenible del tránsito interoceánico y la comunicación entre Centro y Sur América a través del Istmo de Panamá. *El transitismo, en efecto, ha entrado en contradicción con el tránsito, y esta contradicción se ha convertido ya en el principal problema a encarar en la gestión territorial para el desarrollo sostenible en Panamá.*

Por un tiempo, sin duda, el proceso de reorganización territorial en curso podrá operar sobre la estructura territorial del Estado transitista. Sin embargo, la contradicción entre esta estructura y la de organización territorial de la economía tenderá inevitablemente a incrementarse, dificultando y encareciendo la gestión tanto de la plataforma de servicios globales como de la del mercado de servicios ambientales, y lesionando la competitividad de ambos. Por lo mismo, la dinámica misma de nuestro desarrollo nos obliga a encarar el problema medular de su sostenibilidad: el de que, siendo sociales- y por tanto históricas -nuestras relaciones con la naturaleza en el territorio que habitamos, si deseamos organizarlas de una manera distinta, tendremos que crear una sociedad diferente.

El gran desafío que encaran hoy las relaciones de los panameños entre sí y con el mundo consiste ya en definir y establecer una relación tan armónica como sea posible entre la estructura natural del territorio, las estructuras territoriales del Estado y la economía, y la vida social y política de los habitantes del Istmo. El punto de partida en este proceso tendrá que ser, por necesidad, la estructura natural del territorio, con sus 52 cuencas y sus cinco regiones hídricas. Eso no puede ser cambiado. Lo demás debe adaptarse a ello, haciendo de la gestión de las cuencas por quienes viven, trabajan y sueñan en ellas -y desde ellas- la base de la convivencia social y del buen vivir de los panameños.

LAS PARADOJAS DE LA HISTORIA EN LA NOVELA VASCO NÚÑEZ DE BALBOA DE OCTAVIO MÉNDEZ PEREIRA

Por: Rafael Ruiloba

La novela Vasco Núñez de Balboa fue escrita en 1934, en un contexto cultural permeado por un nacionalismo panameño en busca de una identidad. La ruta marítima controlada por los Estados Unidos obliga a la clase dirigente panameña a buscar nuevos signos de identidad frente a la desnacionalización promovida por la influencia foránea.

Esta realidad perentoria de la ideología política, pasa a la ideología estética. Por tanto los escritores empezaron a escribir novelas para representar el tema de la identidad nacional. Eusebio A. Morales, en su discurso de toma de posesión del presidente Valdés *“el sentimiento de nacionalidad es el supremo creador de ideales, el generador de los grandes heroísmos la fuente de todos los triunfos y glorias nacionales y el resorte moral que impele el hombre a los mayores sacrificios.* Rodrigo Miró la plantea en su estudio **Sentido y Misión de la historia en Panamá.** También Pedro Enríquez Ureña habla de la creación de una fisonomía espiritual a través de la literatura, en su ensayo

Caminos de Nuestra Historia Literaria (Ensayos, Ministerio de Cultura de Guatemala, Madrid 1998 p 216)

Se escriben novelas como **Crisol**, para proponer un nuevo renacimiento de lo panameño, a partir de un crisol de razas en Panamá, el cual en la fantasía racista de José Isaac Fábrega, debían unir la tradición española, al espíritu norteamericano. Ramón H. Jurado como respuesta escribe, **San Cristóbal**, para dar una visión más nacional de ese renacimiento. Pero esta epifanía racial no tiene acogida. Por otra parte el Famoso Día de la Raza como efeméride del descubrimiento, conquista y evangelización, había quedado obsoleta al ser cuestionada por Estados Unidos, por lo que deciden conmemorar el Día de Colón, sacando a España de toda relevancia en el descubrimiento de América porque Cristóbal Colon era italiano.

En 1927, Miguel de Unamuno acuña el concepto de *Hispanidad* como punto de encuentro entre la espiritualidad de América y España. Este ideal lo asumen intelectuales como Alfonso Reyes y en particular Pedro Enríquez Ureña, quien reivindica la herencia cultural española en América y considera que todo nacionalismo en América tenía como raíz la cultura hispánica y el idioma español.

De esta manera, Octavio Méndez Pereira escribe una novela histórica sobre el descubrimiento del mar del Sur, como parte de la epopeya del descubridor Vasco Núñez de Balboa, para reivindicar la hispanidad, como característica de lo panameño, por tanto usa a un personaje marginal en la historia oficial de España. Pues Vasco Núñez de Balboa hasta ese momento, es un marginado de la historia, es un oscuro conquistador, un delincuente decapitado por autoridades de la Corona española como lo fueron Pizarro y los suyos.

Desde 1531 La historia general de las indias de Francisco López Gomara, que relata la acción de Balboa en el descubrimiento del mar del Sur, son prohibidas por la Corona española. Las Cartas de Balboa desaparecen. Inclusive el único fedatario que levantó el acta del descubrimiento el escribano Andrés de Valderrábano, fue decapitado junto a Balboa. La misma Corona española lo borra de la historia del descubrimiento del mar del Sur. Pedro Arias Dávila envía una carta al rey asegurando que el descubrimiento del mar de sur lo había hecho Nicuesa, Balboa se había apropiado del mérito (Angel Altolaquíre y Duvalé (1914) Vasco Núñez de Balboa, Imprenta del patronato de Huérfanos Madrid 1914 p clxxxviii) Es más el mismo Pedrarias realiza su propio

descubrimiento del mar del Sur y se le atribuye a él. Sobre esto Altolaguirre señala *que nada se hizo para reivindicar la memoria de Balboa y debido a la ruindad de Pedrarias y sus secuaces, que hicieron lo posible para borrar de la memoria histórica que fue Balboa el descubridor del mar del Sur.*

Anteriormente, en 1845, Manuel José Quintana en su **Vida de Españoles Ilustres**, mantiene los parámetros de la historia oficial, justifica a Pedrarias y presenta a Balboa como un rebelde causante de su propia desgracia, además señala que el Estado español le hace justicia a Balboa y les da derechos y reivindicaciones a sus hermanos, lo cual es negado posteriormente por el historiador Altolaguirre Duval. De la versión de Quintana, Méndez Pereira utiliza el dato anecdótico de que Balboa llega a Panamá metido en un barril, para Quintana era la prueba de que Balboa es un advenedizo, en su novela Méndez Pereira lo llama el caballero del barril y en su segundo capítulo convierte a Balboa en el caballero de la Virgen.

Para la política oficial española, no es hasta la publicación de la ***Gaceta de Madrid» de 9 de abril de 1913 donde*** Alfonso XIII Rey de España reconoce oficialmente **que grupo de españoles capitaneados por Vasco Núñez de Balboa descubrieron el mar del Sur.**

Esto es así porque España tiene que reivindicar esta memoria, para ser parte del momento estelar de la Humanidad, porque está por terminar la construcción del Canal de Panamá, y es la figura de ese español olvidado por la historia oficial del imperio español, la única figura que le da a España parte, justificación y protagonismo en esa epopeya de la modernidad. Por eso la historiografía española reivindica a Balboa.

No es hasta 1914, con la obra de Angel Altolaguirre Duval, miembro de la academia de historia de España, que se corrige el olvido histórico de Balboa. Por tanto Octavio Méndez Pereira, al escribir una novela donde recurre al mito de fundación de la identidad nacional, él también tiene que inventar a un Balboa para convertirlo en héroe fundador de la modernidad de Panamá por eso su novela llena un vacío histórico.

El Balboa de Méndez Pereira es un personaje de ficción, y su texto no es una crónica histórica es una novela histórica, por no decir una de las primeras novelas históricas modernas, donde se recurre al mito de fundación para crear un punto de partida para la identidad nacional panameña. Como antecedente ficticio tenemos el relato de Stefan Zweig (1927) en su libro **Momentos este-**

lares de la Humanidad, el escritor austriaco, hace un relato novelesco sobre, Balboa y el descubrimiento del mar del Sur, no obstante es sólo la historia de un español desafortunado que no puede escapar de su destino personal, para escaparse hacia la eternidad. Es significativo saber por medio de una carta de Vicente Blasco Ibáñez fechada en 1923, que Méndez Pereira está investigando sobre Balboa para hacer una novela desde 1923.

El material de la historia, tal como hemos visto, es de por sí un material literario nuevo, porque la historia oficial era falsa, o desconocida, por no decir ficticia, en cambio la novela, obra de ficción se presenta como una relación histórica del descubrimiento **“No hay en esta relación nada que no sea estrictamente histórico y no podía ser de otra manera. La experiencia me ha enseñado que la verdad sola, lo maravilloso real es más maravilloso que las maravillas imaginarias”**. Dice Pereira, para caracterizar su novela como texto apegado a la historia, pero esta declaración al principio de su novela, no es más que parte del pacto narrativo de su novela con el lector. Así mismo, lo es la bibliografía histórica que pone al final de su novela.

En realidad la historia contada no es una relación, sino una novela y lo estrictamente histórico, es una declaración estética de verosimilitud, porque para que la historia de Balboa sea, parte de la identidad nacional panameña como mito de fundación, el autor debe enlazar el pasado con el presente y para hacerlo, la retórica de su discurso recurre a los valores del mito para convertir la historia en ficción representativa de la identidad panameña.

Para Celia Fernández Prieto (2003: 165), la novela histórica en nuestro siglo manifiesta dos tendencias. Una que sigue el modelo tradicional que respeta los datos historiográficos y otra que no, que la transforma generando así una metaficción historiográfica.

Si aplicamos estas caracterizaciones a la novel de Octavio Méndez Pereira, veremos que posee ambas características, tiene por un lado como fundamento básico la ficción apegada a la historia, porque al restaurar la historia heroica de Balboa, debe ser no sólo verosímil, como historia, sino que la verosimilitud histórica debe enlazarse con la modernidad política que necesita un signo de identidad. Para hacerlo recurre a la metaficción de la historia al inventar al personaje Anayansi, y al caracterizar a Balboa como héroe de una fundación nacional panameña. El otro elemento es el carácter telúrico de la naturaleza, el valor mítico agregado por la geografía.

Esto fue observado por la estudiosa norteamericana de la Universidad de Nueva York Adriana García Rodríguez en su ensayo **Vasco Núñez de Balboa y la Geopsiquis de una nación**, Revista Iberoamericana 196 julio y septiembre del 2001 p p 461. 473.)

Eso lo logra Méndez Pereira, dotando a Balboa de un carácter magnánimo; de conquistador desesperado, descrito por Gomara, o el hombre taimado y traidor descrito por el Bachiller Enciso, o por Manuel José Quintana, Balboa es ahora un héroe trágico. Un hombre que ha pactado la paz con los indígenas, que ha sido seducido por Anayansi, (y como dice el escritor austriaco, Stefan Zweig, en su fantasía histórica, dice que Balboa le fue fiel el resto de su vida) Pereira crea la figura de Anayansi, con tal acierto que muchos lectores pensaron que era un personaje histórico, si bien en las crónicas aparece mencionada “la india de Balboa” por Gomara, ella no era “la princesa” indígena hija del gran Cacique Careta que tiene cualidades de heroína a la cual el espíritu de Balboa se le une como un Cristo aparecido a María Magdalena.

En este caso, la modernidad no es “el crisol de razas” entre lo anglosajón y lo español imaginado por José Issac Fábrega, es el fundamento de la identidad nacional panameña, que une la sensualidad de la odalisca indígena, con la heroicidad del conquistador español, sumado la religiosidad devota de Balboa en el contexto de una naturaleza telúrica indomable. La naturaleza es el otra gran personaje de Méndez Pereira. Anayansi es el complemento mitológico de la epopeya nacional.

La tergiversación de la historia en torno a Balboa es su mejor coartada; su novela está más cerca de la versión histórica dada por Angel Altolaquirre Duvale (1914), que la de los cronistas. La obra de Altolaquirre es co-texto histórico de la novela, no son las crónicas, que cita en el texto de la novela, es la interpretación de Angel Altolaquirre quien a su vez correlaciona cartas, documentos y crónicas y hace una interpretación valorativa de las crónicas relativas a Balboa. Todo esto con apéndices de los documentos originales. Quizás esto explica además de la calidad literaria de la novela, el éxito de sus continuas ediciones en España.

La novela histórica de Pereira es una historia híbrida, entre historia y ficción, no obstante la diferencia entre el Balboa histórico y el Balboa literario, es necesaria porque Octavio Méndez Pereira mejora la historia para crear un

personaje que pueda ser un símbolo nacional; el pacto narrativo que el autor establece con el lector en el prólogo, así lo determina “no hay en esta relación nada que no sea estrictamente histórico”. Fíjense en el vocablo que usa en esta “relación” lo que le da al lector un pacto de verosimilitud histórica. El novelista asume el punto de vista omnisciente, al estilo de las crónicas de Gomara, pero como novela, usa el narrador omnisciente no representado, porque junto a la narración va citando a los cronistas para darle carácter histórico a su ficción literaria.

De esta manera el narrador no sólo asume el discurso del cronista, sino que disfraza la metaficción de forma sutil cuando caracteriza a Balboa como héroe trágico, y cuando crea el personaje de Anayansi, el nombre es ficticio, al igual que su acción y su caracterización, pues sólo en las crónicas Gomara menciona su existencia y la llama, “la india de Balboa”. Otros cronistas no lo mencionan. Sí mencionan a una indígena llamada Fulvia, que Octavio Méndez Pereira utiliza como personaje secundario, para que su Anayansi no sea vista con la malinche panameña.

De esta manera el conquistador es conquistado para el futuro, para que el mestizaje sea ese punto de encuentro entre el pasado y el futuro. Esta “relación” como discurso histórico de la novela, marca un límite invisible entre historia y literatura, y esta es una de las características de la nueva novela histórica hispanoamericana, por eso Octavio Méndez Pereira es un pionero de la novela histórica, pues según Magdalena Perkovska (*Historias Híbridas* 2008.) Este tipo de novela surge, cuando hay incertidumbre política o cuando se busca la definición de la identidad. Y este es el caso de Méndez Pereira, sin duda estas eran las condiciones de los años 30 del siglo XX en Panamá, donde la identidad nacional estaba sometida a la incertidumbre de la desnacionalización colonialista.

Esto hace que la novela histórica de Méndez Pereira sea una de las primeras novelas históricas modernas, publicada antes de *El reino de este mundo* de Carpentier (1949), considerada el primer hito en la novela histórica hispanoamericana. Este discurso de la novela histórica que encontramos en la novela Vasco Nuñez de Balboa, lo vemos después en *Lope de Aguirre, príncipe de la libertad* (Venezuela, 1979) de Miguel Otero Silva, *Ursúa* 2005 de William Ospina o la novela de Isabel Allende “*Inés del alma mía*” sobre Pedro de Valdivia el conquistador de Chile.

Es por eso que concluimos que la novela de Octavio Méndez Pereira, es un prototipo de novela histórica hispanoamericana.

BIBLIOGRAFÍA

Angel Altolaquirre y Duvale (1914) Vasco Núñez de Balboa, Imprenta del Patronato de Huérfanos Madrid 1914

Adriana García Rodríguez. Vasco Núñez de Balboa y la Geopsiquis de una nación, Revista Iberoamericana 196, Julio y septiembre del 2001.

El descubrimiento del Océano Pacífico. Vasco Núñez de Balboa, Fernando Magallanes y sus compañeros José Toribio Medina Editorial: Imprenta Universitaria, Santiago De Chile, 1920

Octavio Méndez Pereira. Núñez de Balboa. Sexta edición Colección Austral Espasa Calpe SA ,

Rodrigo Miró Sentido y misión de la historia en Panamá ; S.O.D. 1969.

Eusebio A Morales, Ensayos, documentos y Discursos. Biblioteca de la Nacionalidad. Ediciones de la Autoridad del Canal de Panamá. 2000.

Manuel José Quintana Vida de Españoles Ilustres www.biblioteca-antologica.org/.../QUINTANA-Vidas-de-españoles-célebres

Pedro Enríquez Ureña. Caminos de Nuestra Historia Literaria (Ensayos, Ministerio de Cultura de Guatemala, Madrid 1998

Magdalena Perkowska Historias híbridas: la nueva novela latinoamericana histórica (1,985 mil-2 mil) ante las teorías posmodernas de la Historia. Madrid / Frankfurt: Iberoamericana / Vervuert, 2008 .

Fernández Prieto, Celia. Poética de la novela histórica como género literario / Celia Fernández Prieto. Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2006

Stefan Zweig (1927) Momentos estelares de la Humanidad, Editorial Andrés Bello Santiago de Chile 1994.

Gaceta de Madrid» de 9 de abril de 1913

CRISTÓBAL RODRÍGUEZ

Por: Rommel Escarreola P.



Cristóbal Rodríguez nació el 16 de noviembre de 1883, catorce días después, recibió sus aguas bautismales del presbítero Manuel Salvador Berroa, en la pequeña capilla de San Juan Bautista. Sus primeros años transcurrieron al cuidado de su madre María de la Paz Rodríguez, quien nació en Chitré el 24 de enero de 1864. Era hija de Bernardo Rodríguez y María de los Reyes González. Existe un error en la partida de bautismo en donde se registra como el padre Arbino Arosemena, (1) pues el nombre correcto es Albino Hermógenes Arosemena Jiménez, quien nació el 19 de abril de 1852. Era hijo de José Arosemena Quezada, hermano menor de Justo Arosemena.

Albino Arosemena era catedrático en la Escuela Normal de Nacional y del Estado. En 1883 dictaba el primer curso de álgebra, primero de geometría, curso de contabilidad, primer curso de inglés. (2) Es muy probable, pues así, nos informaron en Chitré, que Cristóbal pasó sus primeros años de su infancia en esa región, lo que lo hizo siempre mantener vínculos de afecto. Así lo manifestó años después, *“como oriundos que somos de Chitré, amantes de nuestra tierrecita nata.”*(3) Se trasladó a la capital para continuar estudios en la Escuela Primaria de San Felipe, que era dirigida por Feliciano Molino. Con grato recuerdo habla que fue compañero de clases de Ricardo Miró y que se reunían los sábados para estudiar en el callejón de Severino. (4) Desde pequeño se inclinó por la literatura y la gramática, basados en los estudios de Andrés Bello. (5)

Cristóbal Rodríguez obtiene por concurso una beca y se dirige a Francia. Residió en el Boulevard Saint Michel. Ingresó a la Sorbona de París y se dedica al estudio de la Filosofía. En 1910 escribe el prólogo a la obra del Contrato Social de Juan Jacobo Rosseau. Esta obra fue traducida por Everardo Velarde y además tradujo la obra de Emile Faguet, El Culto a la Incompetencia.

Sus estudios fueron interrumpidos debido a que fue llamado por el Dr. Belisario Porras para ocupar el cargo de Secretario del Instituto Nacional. Rodríguez llegó a Panamá y el siete de mayo de 1913, le escribe al Dr. Porras desde el Instituto Nacional. *“Heme instalado en el Instituto desde el viernes último, adaptado como quién dice del todo á esta atmósfera escolar, la que me sienta por lo demás á maravilla”.*

“Esta tarde me aprovecharé de que no hay clases en el establecimiento, para terminar algunas diligencias que no fue dado hacer el primer día de mi llegada”.(6)

Cristóbal Rodríguez se vincula al Instituto bajo la Rectoría del Dr. William Gran Dexter. Su actividad por el momento se limitaría a ponerse al día con las funciones administrativas, las cuales consistieron en ser colaborador inmediato del Rector, e informarle, sobre la estadística y la contabilidad, además colecta los derechos de matrícula y las pensiones del internado y llevar nota sobre las actividades de los profesores y estudiantes.

Pero su actividad se ensancha cuando el 23 de mayo 1913 es nombrado Secretario de Redacción de la Revista de Instrucción Pública. Además de

dedicarse a dictar conferencias especialmente la del 28 de junio, La Educación y la Democracia. De este año son también sus escritos: Contribución al Estudio de la Evolución Social, Pragmatismo y Religión, Filosofía Moral del Estoicismo y Cultura y Solidaridad.

La actividad de Cristóbal se centró en la atención de sus labores administrativas y divulgación de actividades culturales. Al año siguiente, el 11 de junio fue nombrado profesor de ejercicios ortográficos y de castellano en la Sección Comercial Nocturna del Instituto Nacional. Los comentarios a sus escritos no tardaron, el Diario de Panamá comentó: *“En el aula máxima del Instituto Nacional y ante selecto auditorio pronunció anoche una importante conferencia el señor Cristóbal Rodríguez”*.

“El tema versó sobre el Culto a la Personalidad tema que trato Rodríguez con gran originalidad) erudición”. (7)

Rodríguez mantiene una polémica en julio por dos semanas en la Estrella de Panamá, con José Pezet, debido a un escrito que presentó Pezet, en la Revista Industria y Arte del Colegio Artes y Oficios, referente a que la iglesia había ayudado a la abolición de la esclavitud. Culmina el año con dos conferencias una en el Club Ariel y otra en el Teatro Nacional el 17 de diciembre en honor a Bolívar.

Estos primeros momentos académicos no lo apartará de las luchas políticas. Se desempeñará por igual en la cátedra y en la tribuna. Se adscribe las filas del Partido Liberal y miembro de la organización Liga Nacional. Rodríguez será postulado para Diputado Suplente en las elecciones celebradas el 5 de junio de 1914. Él obtuvo 2,238 votos, (8) este era el resultado de su actividad como militante y escritor. Para el 2 de febrero de 1915 interviene como Diputado a la Asamblea Nacional, además de ejercer la curul el 14 de agosto de 1916. (9) A la vez ciñéndose a la línea del partido, es nombrado por Decreto No 3 de 1 de marzo de 1915, segundo suplente en la Alcaldía. (10) Cuatro meses antes, el 29 de abril de 1916 se le nombra Profesor de Historia Universal.

Rodríguez solicitó licencia de Diputado debido a que es nombrado Subsecretario de Instrucción Pública, el 27 de septiembre puesto que ocupó aproximadamente por 12 días pues, el 10 de octubre del mismo año, es reemplazado por Eugenio Chevalier y en esta ocasión Rodríguez vuelve a la Asamblea a las

sesiones de octubre, noviembre y diciembre de 1916, y continua en enero y marzo de 1917.

Después de marzo retorna a la Subsecretaría de Instrucción Pública hasta el 5 de noviembre de 1917, cuando es reemplazado del puesto de Subsecretario nuevamente para volver a la Asamblea.

Para esas tareas se apoya, en el Directorio del Partido Liberal, y además resulta importante su producción intelectual cuando en 1916, obtiene dos segundos premios. El primero en los Juegos Florales con el escrito, *Influencia del Cristianismo en la Literatura Castellana*, y el otro segundo premio en concurso abierto por el Instituto Nacional con la obra *el Libro de Texto*. De este año es también la publicación de varias obras: *Los Libros y las Ideas*. *Conferencias, Discursos y Artículos de Crítica*. Con Jephtha Duncan recopiló *Discursos Pronunciados por el Dr. Belisario Porras durante su primer periodo presidencial*.

El 16 de octubre de 1916, aparece una crítica en un editorial de la Estrella de Panamá sobre la enseñanza de la Filosofía en el Instituto Nacional. Esta estaba dirigida a Rodríguez que dictaba la cátedra de Filosofía al quinto año del Liceo. Rodríguez le responde atendiendo a que: “los jóvenes tiene un haber psicológico bastante considerable.” Lo que le permite por el método de explicar la filosofía y el interés de los estudiantes un resultado halagador.

En febrero de 1917 en calidad de Subsecretario de Instrucción Pública clausura con un discurso la Segunda Asamblea Pedagógica y el 16 de abril de 1917, fue nombrado Profesor de Historia en I, II y III año en la Sección Liceo del Instituto Nacional. Los primeros brotes, de darle coherencia a nuestro sistema educativo lo observamos desde el año de 1913 cuando se realizó la Primera Asamblea Pedagógica y en los Anales de la Segunda Asamblea Pedagógica, al punto de buscar todos los elementos posibles para lograrlo. Nos llama la atención que en estos tiempos se pudieran reunir un maestro por cada inspección escolar, elegidos democráticamente por los propios maestros. Un maestro por cada escuela primaria de la capital. Dos representantes del personal docente de cada uno de los establecimientos de enseñanza industrial, profesional y secundaria. Los Directores de las Escuelas Anexas a las Normales y los *exsecretarios de Instrucción Pública*. Este último punto sería imposible realizarlo en la actualidad. En el sentido de reunir a todos los exministros de educación en una gran asamblea pedagógica. En el evento

de la Segunda Asamblea Pedagógica le correspondió a Cristóbal Rodríguez, clausurarla. (11)

Los cambios políticos en la esfera del gobierno habían trascendido de Porras hasta Ramón M. Valdés, quien falleció el 3 de junio de 1918. Entre tanto la coincidencia con Porras y Rodríguez, se mantenía a pesar de las divisiones internas en el partido. Así comentaba Rodríguez en una carta al Dr. Porras: *“Pasaran los acontecimientos políticos de hoy, la partida de los años echará un velo sobre las discrepancias de pocos días há, y entonces tendrá usted oportunidad cuantos son los que a su derredor habrán sabido permanecer sinceros y leales”*.(12)

El ejecutivo tuvo en mente para el año lectivo de 1919 nombrar a Rodríguez, Director del Colegio Artes y Oficios, lo cual no se llegó a concretar. Continúo su labor docente en el Instituto Nacional y con unas horas de castellano en el Artes y Oficios. Pero al iniciar el nuevo año un revés le sobrevino, la casa que empezó a construir en Bella Vista la perdió, por el escaso sueldo y la carestía de la vida.

En noviembre de 1921 siendo Rodríguez, Secretario del Consejo Municipal escribió dos artículos en la Estrella de Panamá, donde se oponía a que el Consejo Municipal diera el 20% para la Secretaría de Instrucción Pública, lo que provocó que el Secretario de Instrucción Pública Jephtha B. Duncan reprobara los artículos y surgiera fuertes diferencia entre ambos.(13)

El 19 de febrero de 1921, tropas de Costa Rica invaden la región de Coto, y obligan a las autoridades que entreguen la población. El Dr. Porras en compañía de varios copartidarios entre ellos Cristóbal Rodríguez, se trasladan a Chiriquí. Porras regresa a la ciudad y Rodríguez permanece y el 4 de marzo escribe a Porras: *“Cuatro líneas no más para decirle que en este mismo momento he regresado del frente, en la región de Coto. Que de penalidades y horrores en esas escenas bélicas, que he visto, compensadas felizmente por el triunfo de nuestras armas...”* (14) Ese año por diferencias con Jephtha B. Duncan se separa del profesorado.

Para 1922 Rodríguez se había reintegrado al profesorado y en ese año publicó dos escritos. Para la Historia donde hace un recuento de las festividades del 30 al 1 de octubre. Y el escrito Desvirtuando una Imputación Literaria Hecha al Dr. Belisario Porras. En esta obra refuta la acusación que se hace a Porras de haber plagiado la obra del Profesor Godnow.

El 5 de octubre de 1922 una circunstancia nueva se le ofrece a Rodríguez. El Dr. Porras le comunicó a Narciso Garay, que su candidato para la Liga de las Naciones es Cristóbal Rodríguez. Por las nuevas oportunidades Rodríguez decide viajar a Ginebra. Para el 17 de enero de 1923, escribe: Estuve día y medio en París para ir a Ginebra. Para el 20 de marzo remite su primer informe, obligación adquirida antes de partir para la Liga de las Naciones. Rodríguez remite nota a Porras ofreciéndole poner en ejecución una Caja de Ahorros en Panamá, a lo que Porras le contesta el 4 de mayo *“lo felicito por terminar su tesis, el proyecto de la Caja de Ahorro no es conveniente para Panamá”*. Pasa Rodríguez varios años en Ginebra y retornó a inicios de 1931. Permaneció breve tiempo y regresa a Ginebra. Para el 17 de enero de 1936 regresa a Panamá y por obligaciones adquiridas en la Liga de Naciones, aparece en la Estrella de Panamá que Rodríguez viaja nuevamente a Ginebra en el Vapor Reina del Pacífico. Ese mismo diario informa en titulares que Rodríguez el 29 de agosto de 1938, llega para radicarse definitivamente en Panamá.

Por sus conocimientos y experiencias, es nombrado el 1 de febrero de 1939, Secretario General de la Universidad. Rodríguez continúa con el ideario de escritor y publica el 26 de febrero en el Nuevo Diario: Irradiaciones Internacionales sobre Nuestra Universidad.

El 3 de febrero de 1939 recibió el diploma expedido por la Universidad de Panamá de Doctor en Filosofía y Letras, por haber presentado una tesis *Contribución del Continente Americano a la Formación del Derecho Público Internacional*. Además sustentó su tesis en tres idiomas: inglés, francés y español.

En la Universidad dictó la Conferencia de la Habana y sus Repercusiones en el Momento Actual. También se desempeña como miembro de la Sociedad Panameña de Derecho Internacional. A partir del 22 de abril de 1940, dicta la cátedra de Derecho Internacional y Política Social. No se aparta de la política y es nombrado por Arnulfo Arias Madrid, Secretario General de la Presidencia. Escribió en febrero de 1942, un apretado opúsculo de su gestión que tituló: PARA LA HISTORIA: Un año de Secretaria General de la Presidencia.

De Cristóbal Rodríguez podemos afirmar hoy que es un ilustre desconocido en nuestro medio. Intelectual que actuó en la política y la cultura. Pero además fue periodista, educador, diplomático y orador. Se destacó como hombre polémico en el sentido de buscar la verdad. Autor de obras: Los Libros y

las Ideas. (Conferencias, discursos y artículos de crítica); Páginas Literarias (colección de artículos, discursos y crónicas). Además fue colaborador de la Estrella de Panamá, El Diario de Panamá y mantuvo una columna en El Nuevo Diario: Hombres, Libros e Ideas. Polemizo en diarios y revistas entre la más conocida fue con el anarquista Blázquez de Pedro. En el campo de las ideas lo ubico como el que introduce las ideas del filósofo francés Henry Bergson. Pensamiento en cual Rodríguez se identifica en su escrito: La Filosofía de Henri Bergson y el Movimiento de las Ideas estéticas en Francia, escrito en París en 1910. En la historia del pensamiento panameño o de la Filosofía en Panamá coincido con el planteamiento de Dr. Julio César Moreno Davis, catedrático de Filosofía en cuanto que: *“Puede decirse, sin hipérbole, que Justo Arosemena y Cristóbal Rodríguez, a pesar de ser ambos propietarios de una autoridad intelectual indiscutible, no tuvieron una preponderancia decisiva en la forja de una filosofía panameña, si bien se les reconoce como entes representativos de la conformación de la Filosofía en Panamá”*. (15) Pero el maestro Rodríguez culminó sus últimos días, así lo editorializa La Estrella de Panamá de 8 de enero de 1944, en donde aparece una resolución firmada por el Dr. Méndez Pereira y César Quintero lamentando la muerte de Cristóbal Rodríguez el día anterior en la ciudad de México.

CITAS

(1) Libro de Bautismo Diócesis de Chitré. N-2, Año 1880. P. 160 (Cecilia Rodríguez fue su padrino, quien en 1883 tenía 25 años, dedicado a las tareas de agricultura en la Hacienda Las Margaritas en el distrito de las Minas, él nos dirá: “poseo uná plantación de caucho, café y algo de cacao, muchas frutas y verduras caña que solo utilizo lo que se consume aquí por no tener vías de comunicación, no tenemos ni camino de herradura propiamente dicho”. Carta que envió Cecilia Rodríguez al Dr. Belisario Porras. (se encuentra en los Archivos del Dr. Belisario Porras, en la sección Tomos de la Presidencia Cartas Generales Letra R-S Realizaba contribuciones a la administración de Los Santos. Gaceta de Panamá. 1885. P. 99 Su madrina fue Rosa Pastor, quien era hija de Manuel Pastor y Leonor Baeza ambos españoles, establecieron una casa en la antigua calle del Puerto.

(2) Gaceta de Panamá. 1883. Número 776 p. 600 (En los Archivos Nacionales. Cajón 874 tomo 2701, se encuentra una carta de 1883 donde se nombra Albino Arosemena profesor de la Escuela Normal de Institutores.

(3)Hombres, Libros e Ideas. Cristóbal Rodríguez. La Estrella de Panamá. Martes 20 de septiembre de 1938.

(4) RODRÍGUEZ, Cristóbal. Revista Elite. p. 10

- (5) RODRÍGUEZ, Cristóbal. Hispanoamericanismo en Acción, Homenaje a la Memoria de Andrés Bello. Revista Estudios. Noviembre diciembre. 1920. p. 9
- (6) Carta de Cristóbal Rodríguez al Dr. Porras. Archivos del Dr. Belisario Porras. Cartas Generales. R-S 1913 Tomo VII-Serie 1-1
- (7) Diario de Panamá. Domingo 10 de enero de 1914. p. 4
- (8) Diario de Panamá. 1914. p 2
- (9) Actas de la Asamblea de Diputados. Sección Extraordinaria celebrada el 2 de febrero de 1915. P 34 y ver Actas de la Asamblea de Diputados de 14 de agosto de 1916. Libro 1879. Sección de 1916-1917
- (10) La Prensa. 11 de marzo de 1915. p. 2
- (11) “La verdadera independencia panameña no habrá de traérnosla los prestigios omnipotentes del dallar, que todo lo allana, Contentémonos con inculcar en el cerebro y el corazón de los educandos el culto de nuestra nacionalidad.” “RODRÍGUEZ, Cristóbal. Anales de la Segunda Asamblea Pedagógica de Panamá 1917. Tipografía la Moderna. p.p.158-159
- (12) RODRÍGUEZ, Cristóbal. Carta al Dr. Belisario Porras. P
- (13) Archivos del Dr. Belisario Porras. Cartas de la Presidencia. 1921
- (14) Archivos del Dr. Belisario Porras. Guerra de Coto. 1921
- (15) MORENO DAVIS, Julio César. Historia, Espíritu y autenticidad de la Filosofía en Panamá y Panameña. Universidad de Panamá. Instituto de Estudios Nacionales. 2006. p. 11

REQUISITOS ESTABLECIDOS PARA TODOS LOS TRABAJOS A PUBLICARSE EN LA REVISTA CULTURAL LOTERÍA

1. Los trabajos presentados deben ser escritos en hojas 8 1/2x11 a doble espacio. (Letra Times New Roman Tamaño de letra 12) y las páginas deben ser enumeradas.
2. Sólo se aceptarán trabajos que no hayan sido publicados con anterioridad en alguna revista, periódico o medio de difusión y dar fe de que su trabajo es inédito, sin embargo mantiene el derecho de autor que la Ley le otorga. El colaborador, procederá a llenar el formulario correspondiente en el departamento cultural de la Lotería Nacional de Beneficencia, firmar el registro de Control de Trabajos Literarios, entregar una síntesis de su currículo no mayor de 10 líneas y fotocopia de su cédula.
3. Los artículos deben tener una extensión mínima de 10 páginas y máximo de 20, acompañados de la bibliografía consultada, fotografías o dibujos alusivos al tema, entregarse impreso y grabado en disco compacto (CD).
4. La Lotería Nacional de Beneficencia seleccionará los trabajos publicados con el propósito de incluirlos en el Concurso Anual Literario de la Revista Cultural Lotería, que correspondan a los cinco campos de conocimiento y los trabajos que resulten ganadores se les premiarán con mil Balboas (1,000.00) cada uno.
5. Se reconocerán un emolumento de doscientos Balboas (B/.200.00) a los autores de los artículos que se publiquen en la Revista Cultural Lotería.
6. El Consejo Editorial recibirá como colaboración trabajos en los siguientes campos:
 - a. **CIENCIAS SOCIALES:** Comprende: Antropología, Arqueología, Ciencias Políticas, Demografía, Folklore, Artesanías, Geografía, Historia, Filosofía, Lingüística, Educación, Psicología Social y Sociología.
 - b. **MEDICINA CIENCIAS NATURALES, EXACTAS Y TECNOLOGÍA** Comprende: Biología, Química, Física, Farmacología, Medicina, Ciencias Naturales, Tecnología Científica, Tecnología, Robótica, Astronomía y otros semejantes o relacionados.
 - c. **COMUNICACIÓN SOCIAL:** Comprende Periodismo, Publicidad, Relaciones Públicas y Radio Difusión, Entrevistas.
 - d. **ECONOMÍA Y FINANZAS:** Comprende: Banca, Seguros, Bolsa de Valores y todo lo relacionado con estas disciplinas.
 - e. **LETRAS:** Corresponde a los géneros literarios: Cuento, Poesía, Ensayo, Crítica Literaria, Crónica y Entrevistas.

Los artículos de los colaboradores pueden ser remitidos a las diferentes Direcciones Provinciales por los Enlaces Culturales. Cada artículo deberá ser registrado en el formulario de Registro y Control de Trabajos Literarios.

Los artículos de colaboradores, en el exterior, deben ser enviados al Departamento Cultural, Revista Cultural Lotería, Apartado Postal 086-07-376 Panamá, República de Panamá, o mediante la dirección de correo electrónico:

revista.loteria@Inb.gob.pa

Con relación a las colaboraciones de cuentos infantiles, se aceptarán trabajos con una extensión de mínimo de 3 y un máximo de 5 páginas, incluyendo las ilustraciones que el autor entregue, con las mismas especificaciones arriba indicadas y se reconocerá un emolumento de Cien Balboas (B/100.00). Las colaboraciones se recibirán en el Departamento Cultural ubicado en el piso 17 Edificio Sede o entregados en las diferentes Direcciones provinciales, cuyos Enlaces Culturales nos la remitirán.

Todos los trabajos que entreguen los colaboradores con el propósito de ser publicados en la Revista Cultural Lotería, serán registrados por nuestros funcionarios en el formulario de Registro y Control de Trabajos Literarios.

7. El Consejo Editorial se reserva el derecho a publicar los trabajos que luego de la evaluación cumplan los requisitos de calidad literaria.

