NÚMERO 21 SEPTIEMBRE 2013

Debate

REVISTA DE LA ASAMBLEA NACIONAL DE PANAMÁ

ASAMBLEA NACIONAL

DIRECTIVA

2013 - 2014

Sergio R. Gálvez Evers
Presidente

Abraham Martínez Montilla
Primer Vicepresidente

Miguel Ángel Fanovich T.
Segundo Vicepresidente

Wigberto E. Quintero G.
Secretario General

Roberto A. Proll N.
Subsecretario General

ASAMBLEA NACIONAL

PANAMA

Contenido

ARCHIVOS HISTÓRICOS

DISCURSOS

DOCUMENTOS DE INTERÉS

VIDA Y OBRA DE JORGE CONTE PORRAS

Presentación

PRESENTACIÓN

*Jaime Flores Cedeño**

Nos complace que el Centro de Estudios Parlamentarios de la Asamblea Nacional dedique esta nueva edición de la Revista Debate a los 500 años del "Descubrimiento del Mar del Sur", que se conmemoran el 25 de septiembre de 2013.

La Revista Debate ha publicado en los dos últimos lustros un número plural de investigaciones relativas a distintos ámbitos del saber humano: legal, social, científico y técnico, cuyos aportes y resultados sirven de sustento a la elaboración y presentación de iniciativas legislativas por parte de los honorables diputados.

Con esta edición se abre la oportunidad para que escritores nacionales e internacionales reflexionen sobre las causas y las consecuencias históricas del "Descubrimiento del Mar del Sur" y la proyección que tuvo este acontecimiento en el Panamá de hoy.

Es importante señalar en esta presentación que la historia como toda ciencia humanística no es estática, todo lo contrario, su esencia es dialéctica, investigativa e interpretativa, tomando en consideración que, con el transcurrir del tiempo, surgen nuevos hallazgos que dan a la luz visiones distintas de los hechos.

Al respecto, el historiador Rafael Moscote argumentaba hace varias décadas, en un ensayo titulado "La historia como reflexión y como síntesis", que: "Los viejos textos de historia nos dicen que historia es la narración fiel y verídica de los acontecimientos pasados. En el mundo de hoy, en que nuevos conceptos han echado a un lado posiciones ideológicas convencionales, tal afirmación se desecha porque el quehacer histórico se le interpreta de manera distinta a como se le interpretaba a fines del siglo pasado y se le analiza con criterio diferente".

Somos del criterio que los 500 años del "Descubrimiento del Mar del Sur" son propicios para generar un debate histórico nacional e internacional acerca de algunos temas del período de colonización española, entre los cuales se proponen: Los motivos de la conquista de América y las consecuencias políticas, sociales y económicas para el denominado "Nuevo Mundo"; El genocidio de los indígenas y otros grupos humanos; La esclavitud; El despojo de nuestras riquezas naturales y minerales; Un examen crítico sobre las hazañas de Vasco Núñez de Balboa y su posterior decapitación por Pedrarias Dávila; La importancia de la posición geográfica del Istmo en el proceso de

*Asesor Técnico Especializado de la Asamblea Nacional, profesor de Filosofía e Historia y licenciado en Derecho y Ciencias Políticas

colonización y la visión que desde el siglo XVI se tuvo de Panamá como vía de unión de los dos océanos lo que posibilitó la construcción siglos después del Canal de Panamá.

Parte de esta temática es desarrollada en los escritos presentados bajo la perspectiva de nuevos estudios e investigaciones, que estamos seguros nos ayudarán a conocer más nuestro pasado, a entender el presente y avizorar el futuro. Como lo manifestó el historiador Carlos Manuel Gazteazoro, en el ensayo "Para una historia funcional de Panamá", "Es necesario buscar la acción eficaz del hecho que no se agota en el momento de su aparición, sino que continúa ejerciendo influencia en el tiempo y engendrando nuevos acontecimientos. El historiador actual no ha de ser pasadista, también ha de tomar en cuenta el presente y el futuro".

A continuación, me permito elaborar una síntesis de las materias que acompañan a la Revista, la cual está dividida en las secciones Ensayos y Monografías, Conferencias, Legislación al Día, Archivos Históricos, Discursos y Documentos de Interés.

El primer ensayo corresponde al sociólogo Olmedo Beluche y se titula "Modernidad y Nación en el Panamá del siglo XXI". En este se hace un análisis de la obra ganadora del premio Ricardo Miró 2007, "Filosofía de la nación romántica (Seis ensayos críticos sobre el pensamiento intelectual y filosófico en Panamá, 1930-1960)" del escritor Luis Pulido Ritter. El profesor Beluche, al valorar su contenido, nos dice que: "Filosofía de la nación romántica, es una relectura crítica del "pensamiento panameño", en torno al "ser nacional". "Al estilo de Jacques Derrida, es una deconstrucción textual de los diversos "discursos (filosóficos, históricos y literarios) sobre la nación panameña. Agrega, posteriormente, que: "Para Pulido, la "nación romántica" panameña es una "crítica antimoderna de la modernidad del país- de los elementos que marcan la identidad, la nacionalidad, la pertenencia a un pueblo como la sangre, la tradición, la religión, el lenguaje..."

El siguiente escrito, titulado "Victoriano Lorenzo: La pelea es peleando", pertenece al sociólogo Marco A. Gandásegui, hijo, y se circunscribe en un discurso que pronunció el 15 de mayo de 2013, en el homenaje que se rindió al héroe guerrillero Victoriano Lorenzo, en los 110 años de su injusto fusilamiento.

Al momento de resaltar las inigualables virtudes de Victoriano Lorenzo y el ejemplo que transmitió a las futuras generaciones el autor señala de manera categórica que: "Han pasado 110 años desde su fusilamiento, pero su sabiduría sigue vigente. Su ejemplo es estudiado, desarrollado y seguido por el pueblo panameño. Es el panameño más odiado por la oligarquía criolla, junto con Bayano (esclavo rebelde líder de los cimarrones en el siglo XVI), Pedro Prestán y Floyd Britton. Al mismo tiempo, es el héroe más amado por los panameños, especialmente por los más humildes".

El tercer ensayo proviene de la pluma del profesor Carlos Aguirre Castillo y lleva como título "Análisis Histórico-Social a 500 años del Descubrimiento del Océano Pacífico". El autor se remonta en este estudio a los orígenes y a la evolución geográfica que ha tenido el Istmo en el transcurso de millones de años. Hace alusión a la época precolombina y al momento de la llegada de los españoles a este continente en 1492. Se centra en el descubrimiento del Océano Pacífico por Vasco Núñez de Balboa el 25 de septiembre de 1513, para luego dar una visión integral de las consecuencias políticas, sociales y económicas que conllevó esta gran hazaña para Panamá y el mundo actual.

El historiador Celestino Andrés Araúz nos escribe un ensayo titulado "Un sueño de siglos: El Canal de Panamá". En sus páginas se describe la importancia de la posición geográfica del Istmo de Panamá desde la época prehispánica hasta nuestros días y los proyectos de construcción de una vía interoceánica que fueron concebidos muy tempranamente en el siglo XVI por los españoles y que finalmente tiene su máximo desarrollo por parte de los franceses a finales del siglo XIX y los estadounidenses a inicios de la pasada centuria.

El autor, al remontarse a los antecedentes históricos del Canal de Panamá, señala que: "El "hallazgo" del "Mar del Sur" por Vasco Núñez de Balboa, en septiembre de 1513, demostró que otras tierras, virtualmente desconocidas hasta entonces, se interponían entre Europa y Asia. A partir de este trascendental acontecimiento, España, Portugal y otros países del Viejo Mundo redoblaron sus esfuerzos para encontrar el "estrecho" o paso acuático que, a través del nuevo continente, desembocara en el "Mar del Sur" para navegarlo y alcanzar los codiciados productos orientales".

La Revista Debate cuenta en este número con la conferencia dictada el 25 de mayo de 2013, por Rafael Ruiz de Lira, profesor e historiador de la Universidad Complutense de Madrid. La investigación realizada por el doctor Ruiz de Lira tiene como título "Antecedentes, hechos y consecuencias de la gran expansión interoceánica: del avistamiento, posterior reconocimiento y dominio del Mar del Sur".

En este escrito se abordan los antecedentes que produjeron el proceso descubridor y colonizador europeo de los siglos XV y XVI, haciendo énfasis en el auge comercial de la Europa bajomedieval, el florecimiento urbano y el desarrollo de las actividades mercantiles, lo que: "conllevará posteriormente a una economía monetaria precapitalista, cuya expresión política en Europa son las monarquías nacionales autoritarias".

Se desarrollan, entre otros contenidos, los antecedentes científicos, técnicos y de exploración marítima; la llegada a tierra firme por parte de Cristóbal Colón en su cuarto viaje; el proceso de conquista llevado a efecto por la corona española y

el avistamiento del Mar del Sur por Vasco Núñez Balboa. En concordancia con este acontecimiento histórico, el autor expresa que: "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 Especería". "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".

El licenciado Agapito González Gómez nos presenta, en Legislación al Día, un resumen de tres importantes leyes de contenido social aprobadas por la Asamblea Nacional recientemente. Estas leyes se publican en el marco de la transparencia legislativa y para que los lectores tengan un conocimiento actualizado de qué discute y aprueba el Órgano Legislativo. Las leyes en mención son:

- Ley 7 de 5 de marzo de 2013, Que establece el marco regulatorio para la esterilización femenina
- Ley 40 de 11 de junio de 2012, Que crea los Certificados de Pago Negociables del Décimo Tercer Mes.
- Ley 46 del 17 de julio de 2013, General de adopciones de la República de Panamá.

En archivos históricos, se reproduce la carta que enviara Vasco Núñez de Balboa al Rey Fernando en 1513, describiendo parte de las hazañas de conquista, las riquezas encontradas y la descripción que le hicieron los indígenas del mar que pronto sería descubierto.

Se presentan en esta sección la Ley 27 de 28 de enero de 1937, Por la cual se crea la condecoración Nacional de la "Orden de Vasco Núñez de Balboa", y la Ley 94 de 1 de julio de 1941, que deroga la precitada Ley 27. Esta última Ley establece que la Orden tendrá 5 grados:

1. Gran Cruz Extraordinaria.
2. Gran Cruz.
3. Gran Oficial.
4. Comendador.
5. Caballero.

En su aspecto normativo, se indica que el presidente de la República tendrá el título de Gran Maestro de la Orden y el ministro de Relaciones Exteriores será el Gran Canciller.

En Discursos, contamos en primera instancia con las palabras pronunciadas el 1 de julio de 2013 por el actual presidente de la Asamblea Nacional, diputado Sergio Gálvez Evers, en su toma de posesión, como presidente reelecto del Órgano Legislativo.

El presidente expuso en este acto solemne un completo informe de la gestión legislativa y administrativa realizada y sus proyecciones para el nuevo período 2013-2014; a la vez, hizo mención de su trayectoria política y su procedencia del populoso barrio de El Chorrillo.

Adicionalmente, se transcribe la disertación realizada el 3 de octubre de 2012 por su alteza real el príncipe de Asturias, Felipe de Borbón, en el acto conmemorativo previo al V Centenario del descubrimiento del océano pacífico.

Por último, la Revista Debate presenta las reseñas biográficas de Vasco Núñez de Balboa y del historiador Jorge Conte Porras, persona que a lo largo de su vida se dedicó a investigar la historia nacional y develar los orígenes de nuestra nacionalidad.

Finalmente, consideramos que los temas que se publican en esta Revista son de relevancia e interés y contribuyen a que conozcamos más nuestro pasado histórico, a la vez, que generan una profunda reflexión sobre el ser nacional panameño.

Ensayos y monografías

MODERNIDAD Y NACIÓN EN EL PANAMÁ DEL SIGLO XXI

[1]*Olmedo Beluche*

A la memoria de
Celia Hart Santamaría

Casi por casualidad cayó en mis manos el libro ***Filosofía de la nación romántica (Seis ensayos críticos sobre el pensamiento intelectual y filosófico en Panamá, 1930-1960),*** de Luis Pulido Ritter. Diría que me gané la lotería, pues ha sido una lectura provechosa y amena, que he disfrutado como pocas de un autor "nacional", no solo por lo que dice, sino por el cómo lo dice. Quienes me veían reír con el libro en las manos, en la biblioteca Diego Domínguez Caballero (¡qué casualidad!), habrán supuesto que perdía la cordura. Es que Pulido, a secas, como le llamamos sus compañeros de estudio, no ha dejado títere con cabeza y trata de manera herética la obra de los referentes del "pensamiento nacional" de mediados del siglo pasado.

Quienes conocemos a Pulido, y hemos seguido su trayectoria, no nos extraña la agudeza de sus reflexiones en este libro, que fue ganador del Premio Ricardo Miró 2007, con cual se ha superado a sí mismo y ha alcanzado la plena madurez intelectual. Este ensayo deja en claro la erudición del sociólogo, que ya con veintipocos años leía asiduamente a los clásicos famosos del Mayo Francés. Erudición respecto de la filosofía alemana, país al que emigró, pero también erudición respecto del pensamiento panameño, literario y ensayístico. Pulido carga con una herencia genética que le viene, por linaje materno, de una familia de altos quilates intelectuales.

Vamos al grano. ***Filosofía de la nación romántica*** es una relectura crítica del "pensamiento panameño" en torno al "ser nacional". Al estilo de Jacques Derrida, es una deconstrucción textual de los diversos "discursos" (filosóficos, históricos y literarios) sobre la "nación panameña". Su planteamiento del asunto es a la manera postmoderna: *"No ha sido mi preocupación principal analizar los orígenes de la nación romántica, sino más bien su fundamentación (construcción discursiva) en los textos y de aquí que cada lector tiene la libertad de entrar en este libro como mejor le parezca"* (P.9).

Su lectura crítica está teñida del método propuesto por la corriente que se ha dado en llamar Modernidad/Colonialidad, es decir, poner al descubierto las falacias cientificistas del discurso de la modernidad impuesta por el colonialismo (como parte de lógica del poder) del Norte hacia el Sur, pero sus conclusiones se alejan de esa

[1]Catedrático de la Universidad de Panamá. Facultad de Humanidades, Escuela de Sociología
Rebanadas de Realidad, Bufete de Informaciones Especiales y Noticias
Opinión - Panamá
Panamá, 7 de septiembre de 2012

corriente. Su debilidad metodológica es la ausencia de una relación entre las ideas que se analizan y la realidad social que les dio origen.

¿Por qué, a ciento veinte años de establecida la República de Panamá, seguimos debatiendo respecto a la "nación panameña", su esencia, su legitimidad, su realidad o su mito? Definitivamente que algo ha pasado y pasa en Panamá para que este asunto, aún en quienes aspiramos a "superarlo" (en términos hegelianos), como es el caso de Pulido, seguimos entrampados en ese tema como central en el "pensamiento panameño". La respuesta a esa pregunta no la vamos a encontrar en el pensamiento puro, sino en la realidad social e histórica concreta.

Luis Pulido Ritter establece que hay en la tradición intelectual panameña, de diferentes orígenes sociales y políticos, un enfoque "romántico" sobre la nación, que nace desde Belisario Porras (***Carta a un amigo***, 1904); sigue con Ricardo J. Alfaro (al fundar la Academia Panameña de la Lengua, 1926); pasa por los poetas republicanos (Ricardo Miró, Gaspar O. Hernández) criticados por Roque J. Laurenza en su célebre ensayo (***Los poetas de la generación republicana,*** 1933); sigue por los novelistas de mitad de siglo (Ramón H. Jurado, Joaquín Beleño, Octavio Méndez Pereira y José I. Fábrega) por ensayistas como Diógenes De La Rosa y Eusebio A. Morales y adquiere su dimensión filosófica con Ricaurte Soler, Isaías García y Diego Domínguez Caballero, para convertirse en filosofía de la historia con Carlos Gasteazoro.

Para Pulido, la "nación romántica" panameña es una *"crítica antimoderna de la modernidad en el país – de los elementos que marcan la identidad, la nacionalidad, la pertenencia a un pueblo como la sangre, la tradición, la religión, el lenguaje..."* (P. 10). Según Pulido, ese discurso romántico de "lo nacional" estaría teñido del "arielismo" (José Enrique Rodó) antiimperialista (creo que no usa el concepto) propio de la "colonialidad" de la guerra fría del siglo XX.

La idea es que lo más granado de la intelectualidad panameña del siglo XX construyó un modelo de la "nación" como reacción al esquema de "modernidad" que se nos impuso con un canal enajenado por intereses extranjeros y un país "invadido" por extranjeros, principalmente obreros afroantillanos, que ponían en peligro la "patria criolla" (hispanohablante, católica e interiorana). Esa idea de "nación panameña" tuvo como contrapartida la exclusión sistemática de la población indígena y la afroantillana, de habla inglesa y resistente a la asimilación cultural.

Esta delimitación de lo nacional por exclusión racial se expresó como movimiento político en el ideario de Acción Comunal en los años 20, en la llamada "Doctrina Panameñista" de Arnulfo Arias, que daría paso al racismo desembozado de la Constitución de 1941, adquiere incluso dimensiones literarias,

como en la novela ***Crisol*** (1936) de José I. Fábrega, *"en la que los personajes negros que llevan la fatalidad de ser ladrones y, además, eran estéticamente feos y torcidos moralmente"* (P. 60).

Aunque dice no adherir a ninguna de las tantas interpretaciones que admite el concepto "modernidad", Pulido lo asocia con el "transitismo", el comercio, la Zona del Canal, la inmigración y la "cultura de la interoceanidad" definida por Ana Elena Porras. Se infiere que lo "antimoderno" sería el interior, la sociedad agraria, heredada de la colonia española con todos sus elementos culturales. El problema sobre el que Pulido insiste a lo largo del libro, es que el modelo de "nación romántica" se ancló sobre la versión antimoderna de Panamá.

Los intelectuales panameños verían con *"desconfianza"*, con *"sentimiento de inferioridad"*, esa modernidad de la que se había excluido al país al quedar en manos extranjeras. Los que habían abrazado la esperanza de un futuro mejor en la modernidad, como el pragmático Méndez Pereira, ya estaban decepcionados en la tercera década y no esperaban nada positivo de ella. Según Pulido, esto los llevó a caer en una especie de "introspección nacional" pesimista que asocia a la novela ***El Desván***, de Ramón H. Jurado, de la que toma la frase con la que cierra el libro: *"yo nací en el miedo (...) Es curioso: la gente tiene miedo de pensar y está viva, viva como yo"* (P. 153).

Hagamos un alto aquí sobre la noción de "nación romántica", poco manejada en nuestro medio. El concepto de nación es muy esquivo y controversial, sobre él se han escrito toneladas de páginas. Como ya dijéramos en nuestro estudio sobre Ricaurte Soler (**Estado, nación y clases sociales en Panamá,** 1997), apoyándonos en Leopoldo Mármora, hay dos interpretaciones sobre el concepto nación: **la nación-estado**, cuyo eje es una población y un territorio bajo un mismo gobierno, a la que autores marxistas agregan la dimensión económica capitalista; y **la nación-cultura**, cuyo eje se fundamenta en los elementos culturales comunes (lengua, tradiciones, etc.). Ambas son integradas en la célebre definición de José Stalin: *"¿Qué es una nación? Una nación es, ante todo, una comunidad (...) Nación es una comunidad estable, históricamente formada, de idioma, de territorio, de vida económica y de psicología, manifestada ésta en la comunidad de cultura"* ***(El marxismo y el problema nacional y colonial).***

El hecho es que, hasta el siglo XIX, la palabra nación solo se entendía en la primera acepción, como sinónimo de estado con gobierno propio. Es el "romanticismo", originalmente alemán, el que le da al concepto la connotación actual de una tradición cultural común. Para solo citar un autor, José Carlos Chiaramonte (***"En torno a los orígenes de la nación argentina", en Para una historia de América II: Los Nudos,*** Fondo de Cultura Económica): *"... uno de los mayores riesgos que acechan al historiador es el del anacronismo de interpretar el léxico de una época en*

clave presente. Porque pocas palabras del vocabulario existen, cómo nación, cuyas variaciones sean más riesgosas... porque una no tan larga como intensa elaboración del imaginario nacional contemporáneo ha fusionado el antiguo sentido estrictamente político del termino nación, con las connotaciones afectivas que se asociaron a los supuestos de homogeneidad étnica que el Romanticismo adjudicó a lo fundamentos de las naciones contemporáneas" (P. 288). Según este autor, la noción "romántica" de la nación argentina surge con la Generación de 1837, la Asociación de Mayo, encabezada por figuras como Sarmiento y Alberdi.

Dicho lo anterior, podemos afirmar que la acepción que hace Pulido del concepto de "nación romántica" es correcta. ¿Cómo fue construido ese "imaginario" nacional? Por un lado, desde una reconstrucción de la historia del Istmo que se inicia en 1908, cuando el Estado contrata a Sosa y Arce para redactar el **Compendio de Historia de Panamá**, que debía exaltar el particularismo y el localismo, diferenciándonos de Colombia, desde la fase colonial como génesis de una nación. Enfoque que décadas después Gasteazoro intentó superar desde una perspectiva positivista (dándole cientificidad histórica a lo "panameño" apoyado en los registros documentales). Su mayor conquista para ese objetivo es haber encontrado el poema épico ***Las alteraciones del Dariel*** (1567), que según Gloria Guardia: *"inaugura una realidad: la del Istmo de Panamá"* (P. 96).

En el plano de la literatura, la exaltación del patriotismo y de la patria de toda la generación de "poetas republicanos", presente en el conocido poema de Ricardo Miró que se convirtió en un himno, pasando por el ruralismo y el costumbrismo típicos de nuestra literatura de mitad de siglo. Los grandes novelistas del patio, asumirían un discurso "antimoderno" de la ciudad-zona de tránsito, a la que dan connotaciones negativas: Joaquín Beleño (prostitución), Ramón H. Jurado (sifilítica) y Rogelio Sinán (burdelesca).

La novela se funde con el mito en Octavio Méndez Pereira, con su ***Núñez de Balboa. El Tesoro del Dabaibe***. Esta es la parte más jocosa y a la vez más aguda del libro de Pulido Ritter: *"La nación necesitaba un héroe. Un guerrero. Un héroe que encontrara como Jesucristo su realización en la muerte. Si Jesucristo fue crucificad: Vasco Núñez fue decapitado... Pero a diferencia de Jesucristo que era un asceta, nuestro héroe necesitaba una mujer en el trópico: Anayansi"* (P. 95). Luego le entra Pulido al análisis de cómo pudo ser inventada la idea de Anayansi, la Malinche panameña, y sus implicaciones simbólicas tanto de género como étnicas. Lo más interesante es que una obra de ficción se usa en las escuelas panameñas como "verdad histórica", por ende, como instrumento ideológico que explica el mito fundacional de la nación. Tal y como narra el propio Pulido que le pasó con una de sus maestras. En México o Perú se incorporó el pasado azteca e inca como precedente mítico de dichas naciones.

Es en la filosofía donde la idea de la nación romántica llega a su mayor elaboración intelectual, bajo dos perspectivas distintas, la fenomenológica y existencialista de Diego Domínguez Caballero y su discípulo Isaías García; y la de la historia de las ideas y el marxismo de Ricaurte Soler. *"Es la panameñidad con sus esencias lo que dirige los esfuerzos intelectuales de Domínguez Caballero. Y el aparato fenomenológico –la reducción, la cosa, las esencias – es una capa muy delgada que cubre el espíritu nacionalista y cristiano, panameñista, hispanista y romántico"* (P. 55). *"Lo que Moreno Davis designa como "incertidumbres ideológicas"* (se refiere al libro ***Naturaleza y forma de lo panameño,*** 1956, de Isaías García) *es, en este caso, la trayectoria de una generación que, frente a los retos que producía la modernidad neocolonial, escoge el camino de sublimar a la nación panameña en el espíritu (García) y la idea (Soler) porque era el lugar común donde podían inventar a una entidad que, según ellos, no tenía legitimidad en el mundo fenoménico"* (P. 63).

Las fuentes de la que se nutre García son el filósofo franquista Manuel García Morentes, del que toma el concepto de "estilo" *("modalidades en las que se expresa la "íntima personalidad del agente" y no por la realidad objetiva del acto o hecho... estimativa en relación a lo que se quiere ser... tanto en el individuo como en el sujeto colectivo o nación")*, y la idea de "esencia eterna" (Heidegger) para concluir que: *"La panameñidad es lo que sobrevive a la historia, porque no está viviendo en su muerte"* (P. 65).

En el caso de Ricaurte Soler, se recurre al esquema de la "historia de las ideas" (Leopoldo Zea) para construir el modelo de lo panameño sobre un agente social, el criollo de fines del siglo XVIII, asentado en el interior del país con el final de las Ferias de Portobelo, que alcanza su madurez en el siglo XIX, en la figura de Justo Arosemena (el héroe de Soler) al que trata de limpiar tanto de influencias escolásticas hispanas como de influencias anglosajonas del utilitarismo benthamista (muy apreciado por los comerciantes panameños) para otorgarle a don Justo un carácter "positivista" criollo que, a juicio de Pulido, no tenía. *"Aparentemente este filósofo nacional no le presta atención al Panamá moderno, al que le rodea"* (Págs. 33 – 34). Por ello cae también en la antimodernidad.

Hechas todas estas críticas, cabe preguntarse: ¿Con qué intelectuales panameños se identifica Luis Pulido Ritter en su abordamiento de lo "nacional"? Con dos: Roque Javier Laurenza y Rafael Moscote. Pulido resalta del primero su "esencialismo" (basado en Ortega y Gasset de la ***Rebelión de las masas***) que intenta congeniar nación y modernidad, por la vía de la cultura, y del segundo su pragmatismo mezclado con humanismo, ambos separados de la corriente principal de los pensadores panameños del siglo XX.

Lo dice así: *"En este esencialismo laurenzeano, cuya nación no puede ser alcanzada mientras no se termina con las urgencias vitales, hay una legitimación*

de la modernidad – simbolizada por los hombres de alma extranjera – por el camino de un fatalismo inevitable. Y a partir de aquí el camino de alcanzar a la nación es dado a cada individuo que logre levantarse de sus urgencias vitales. Esta elevación, según Laurenza, sólo puede alcanzarse a través de la cultura, cuando se venza al especialista que es producido justamente en las universidades, cuya enseñanza está sometida a las urgencias vitales del momento" (Págs.- 152-153).

El problema de la filosofía de Ortega y Gasset, a la que adhieren Laurenza y Pulido es que construye un modelo idealista de modernidad por la cual ciudadanos libres de "las urgencias vitales", como individuos (no colectividades) asumen para sí una perspectiva "humanista" (universalista), despojada de todo prejuicio localista, regionalista, nacionalista e incluso profesional. Ese ideal no existe y no puede existir en el mundo concreto.

Ese criterio idealista de "modernidad" y "nación" despoja estos conceptos de su real contenido social en el mundo actual. Porque las "naciones" no son asociaciones libres de individuos unidos voluntariamente, sino una construcción social y económica escindida en contradicciones de clase, la cuales imponen "urgencias vitales" insuperables para la mayoría de la población; y porque en realidad la "modernidad" no es más que un eufemismo para designar al sistema capitalista, que es una sociedad basada en la explotación de clases que a nivel mundial se ha convertido en un sistema de dominación imperialista, por el cual las clases dominantes de un puñado de países (naciones) se apropian de los productos del trabajo de la inmensa mayoría de la humanidad (otras naciones).

Modernidad es capitalismo. En el siglo XX, y sobre todo en referencia a Panamá a partir de 1903, modernidad es capitalismo imperialista, enclave colonial, neocolonialismo y dependencia. Hablar de imperialismo nos obliga a abordar el asunto a la manera de Lenin, quien como marxista no era nacionalista (y en eso hay coincidencia con Gasset, Laurenza y Pulido) pero supo comprender que los nacionalismos del siglo XX eran de dos tipos (impuestos por el capitalismo en su fase imperial): el nacionalismo de los países oprimidos, el nacionalismo de los países opresores; teniendo los primeros un carácter "progresivo" y los segundos un carácter "reaccionario" ***(Sobre el derecho de las naciones a la autodeterminación)***.

Al enfoque de Pulido le viene a pelo la crítica que Marx y Engels hacen a sus amigos neohegelianos: "La crítica alemana no se ha salido hasta en estos esfuerzos de última hora, del terreno de la filosofía" y "A ninguno de estos filósofos se la ha ocurrido siquiera preguntar por el entronque de la filosofía alemana con la realidad alemana" ***(La ideología alemana)***.

Él, al igual que los neohegelianos alemanes a los que se referían Marx y Engels, hace una crítica correcta a una filosofía "romántica" de la nación panameña, pero la contrapone a otra filosofía igualmente

idealista (ortegueana) de la nación, pasando por alto las implicaciones sociales y económicas concretas. Y al igual que en la Alemania de entonces, la única forma de "superar" los conceptos viejos no es reemplazándolos por conceptos nuevos, sino cambiando la realidad social que les dio origen: la nación panameña al servicio de una clase social, que nos impone esas malditas "urgencias vitales" a las mayorías y la modernidad globalizada que es sinónimo de saqueo imperialista norteamericano.

Comprender el problema de la nación y del pensamiento panameño requiere historiar el proceso de expansión del capitalismo norteamericano y el papel que el Istmo de Panamá ha jugado en esa expansión imperialista en dos momentos claves: hacia el oeste con su "fiebre del oro" a mediados del XIX, y hacia el Pacífico en 1903. Lo que nos lleva al papel de Wall Street en la separación de Panamá de Colombia, asunto que Pulido despacha en un pie de página preguntándose: *"si este debate tiene alguna consecuencia cognitiva, práctica y pertinente de valor para el Panamá actual"* (P. 9). ¡Pero si este es el asunto!

Es imposible entender el siglo XX panameño y a sus intelectuales sin la intervención yanqui de 1903, la imposición de la separación de Colombia y del esquema colonial (protectorado), para construir un canal y una Zona del Canal. Eso es lo que explica la razón de ser de todos esos intelectuales y literatos con los que polemiza Pulido: su lucha por impedir la asimilación de Panamá por parte de Estados Unidos, su lucha por sobrevivir como pueblo, por superar el colonialismo y alcanzar la verdadera independencia nacional, recuperando para el bienestar panameño el principal recurso natural (la posición geográfica) literalmente robada por el imperialismo norteamericano con el Tratado Hay - Bunau Varilla. ¿Por qué la nación romántica panameña no surgió en el siglo XIX? ¿Por qué nuestro romanticismo tardío? La respuesta está en los hechos de 1903.

Pulido no termina de captar que la forja de la identidad nacional panameña está asociada a la lucha antiimperialista contra la modernidad colonial. Por eso, en otro pie de página (en este libro las citas al pie son tan importantes como el texto): *"Con respecto al Incidente de la Tajada de Sandía sería pertinente preguntarse qué proyección puede seguir teniendo todavía este acontecimiento para la sociedad panameña contemporánea. ¿Es posible construir el orgullo nacional a través de un hecho sangriento? ¿Para qué una nación moderna, dinámica, democrática, pluricultural y abierta necesita de esta matanza que puede recordar cualquier Programa?"* (P. 78).

Ese pie de página resuelve el análisis textual del libro de Pulido y le da su verdadero sentido. Su concepto de "nación moderna", con todos esos atributos tan discutibles para los panameños de a pie, cargados de nuestras "urgencias vitales" (que le pregunten a los obreros

cuán "democrática" a los indígenas cuán "pluricultural" a los negros cuán "abierta" a los desempleados cuán "dinámica" es la sociedad panameña), es la negación de la verdadera nación panameña. Es la visión de la "nación" de nuestras clases dominantes, banqueros y comerciantes, socios menores del capital extranjero, que en 1903 anhelaban ser una estrella más en la bandera yanqui, y que hoy se contentan con la visa norteamericana que les permita un apartamento en Miami.

Esa "nación moderna" solo la conocen quienes habitan en Costa del Este o Paitilla y a los que les molestan cursos como el de Historia de Relaciones de Panamá con los Estados Unidos, con sus historias de invasiones, de mártires y héroes, estos sí de verdad y no imaginarios. Nunca Panamá fue tan "moderna" como hoy, pero sigue siendo igual de insatisfactoria para la mayoría de la "nación" como hace cien años. En el plano de las ideas, la contradicción está en que en esa "modernidad globalizada", los humanistas no son bien vistos y sobre sus espaldas siguen pesando las "urgencias vitales". Es que el pragmatismo y utilitarismo de nuestros banqueros y comerciantes no hace buen "maridaje" con el humanismo. En últimas, nuestros intelectuales del siglo XX tenían razón: la "modernidad" (capitalista, imperialista y globalizada) atenta contra la "nación panameña", si entendemos la "nación" como el espacio vital de la mayoría de los habitantes del Istmo, pertenecientes a la clase trabajadora (asalariada), a la cual ese sistema socioeconómico les roba sus posibilidades de realización personal y colectiva. La única manera de que algún día los panameños y la humanidad entera superemos esas contradicciones, para despojarnos de nacionalismos, localismos, "urgencias vitales", prejuicios, es que cambiemos el signo social de una globalización capitalista que nos saquea (con maña y con la fuerza).

Coincidiendo con Luis Pulido Ritter en la necesaria revisión crítica del pensamiento panameño del siglo XX, y de su imaginario sobre la "nación romántica", creo que una perspectiva que ponga como fondo los acontecimientos que conmovieron al país en su lucha contra la opresión extranjera (Lucha Inquilinarias del 25; Movimiento Anti bases del 47; Siembra de Banderas y Operación Soberanía en los 50; 9 de Enero de 1964; la Invasión del 20 de Diciembre de 1989) permite comprender mejor a nuestros intelectuales y ser más benignos en el balance histórico de sus aportaciones.

Porque esos intelectuales, aunque inventaron y mitificaron una nación (que en realidad fue española, luego colombiana y solo en el siglo XX fue panameña), se vieron obligados a ello para producir una ideología, una bandera, para enfrentar con la conciencia (y en las calles, muchos de ellos) el saqueo imperialista y el enclave colonial.

Panamá, 7 de septiembre de 2012

VICTORIANO LORENZO: LA PELEA ES PELEANDO*

Marco A. Gandásegui, hijo
Profesor de Sociología de la Universidad de Panamá e investigador asociado del CELA

...allá en nuestras montañas, el indígena puede morir pero rendirse no.
Amelia Denis de Icaza

Veo al guerrillero Victoriano Lorenzo cabalgando junto con sus compañeros de armas por los senderos de los cerros, así como sobre los llanos de Coclé, desde La Negrita hasta el Valle de la Luna y el río Chiriquí y entrando a David. Igualmente, veo al general de Brigada hincado sobre un mapa trazando los puntos estratégicos de las batallas que anunciaba la insurrección liberal en el Istmo entre 1899 y 1902. Lo veo en el sitio de Aguadulce, en la batalla de la Negra Vieja y en Corozal cuando recibe las noticias trágicas de la masacre en el Puente de Calidonia.

Según Juan Quirós, "su arrojo e inteligencia militar fue reiteradamente demostrada desde la batalla de la Negra Vieja, hasta el sitio de Penonomé, la toma de Aguadulce y en Chiriquí...".

Todos vemos al líder popular montado sobre su caballo dirigiendo a su ejército en condiciones de inferioridad numérica superando a su enemigo mediante el uso de las tácticas más adecuadas. Pero la inteligencia de Victoriano no se limitaba a su conocimiento de las tácticas militares. Victoriano fue un hombre con visión de país, con capacidad de dirección política e innegable inteligencia para conducir a las masas populares.

Según Carlos A. Mendoza, *"Victoriano era extraordinariamente valiente, pero humilde, sencillo, astuto y honrado. Tenía una inteligencia vivaz. Sus instrucciones siempre fueron justas... Respetuoso de las demás personas, cortés para saludar y se desenvolvía con soltura ante sus colegas militares. Tenía una extraordinaria intuición para calcular las acciones, reacciones y decisiones de las demás personas..."*

Hoy estamos aquí no solo para conmemorar la muerte de uno de los panameños más creativos y valientes. No solo queremos recordar las grandes hazañas de un jefe militar guerrillero que luchó junto con los liberales hace más de 110 años. Fueron los mejores hijos del país, la juventud siempre combativa, que se sumaban a los pelotones liberales para acabar con la dictadura centralista de los godos conservadores en Bogotá. Guerra civil que segó vidas y significó grandes sacrificios por parte de familias panameñas que buscaban mejores vidas en el Istmo.

*Palabras pronunciadas el 15 de mayo de 2013 en el homenaje a Victoriano Lorenzo en la Plaza Chiriquí, lugar donde fue fusilado hace 110 años.

Le estamos rindiendo homenaje a un soldado que fue traicionado y fusilado justo en este lugar que nos cobija esta tarde. Fue una traición de quienes aún llevan en sus corazones un odio racista hacia todos los pueblos indígenas de nuestro Istmo. Fue una traición de quienes llevan en sus programas un odio clasista contra todos los trabajadores del país. Fue una traición a la nación, al pueblo, a las mujeres y hombres de nuestra tierra panameña.

A las 5 de la tarde del 15 de mayo de 1903, en este mismo lugar, relata un testigo ocular: "Victoriano fue cadáver, destrozado por treinta y seis balas, que le dispararon con 12 rifles, a diez pasos de distancia".

Estamos hoy aquí para dejar constancia de una realidad: Victoriano fue fusilado por sus enemigos liberales y conservadores, pero no ha muerto. Sigue cabalgando. Desde este mismo lugar salió hacia sus tierras en las montañas de Penonomé donde soñaba regresar durante sus meses de cautiverio entre noviembre de 1902 y mayo de 1903. Desde ese 15 de mayo de 1903, ha seguido cabalgando de región en región, de campo en campo, de ciudad en ciudad, hasta la fecha. Ha pasado por las fincas bananeras, los cañaverales, los cafetales y centros de acopio a lo largo del siglo pasado organizando la resistencia y la rebelión contra los gamonales.

Su ejemplo inspiró a los trabajadores capitalinos quienes se levantaron contra los casatenientes en el gran movimiento inquilinario de 1925. Así mismo, encabezó mano en ristre las grandes batallas de protesta social y por la soberanía de las décadas de 1940 y 1950. Fue su figura que se agigantó el 9 de enero de 1964 cuando se levantó una juventud rebelde contra la ocupación neocolonial norteamericana que fue seguida por un pueblo que dijo basta. En esa época los estudiantes comenzaron a devorar los escritos sobre Victoriano. Se preguntaban, ¿quién era este gran líder panameño que conservadores y liberales nos han querido esconder? No se quedaron atrás los campesinos, obreros y empleados. Aparecieron los libros de Diógenes De la Rosa, de Domingo H. Turner, Rubén Carles, Ramón H. 'Monchi' Jurado, Changmarín, Beluche y Humberto Ricord. Finalmente, en el siglo XXI la obra de Herberto Nelson. En los cuarteles también se leía sobre la vida y la visión de Victoriano y sus tácticas militares insertas en lo más profundo de las experiencias del pueblo.

En la actualidad, el pueblo ngäbe, que encabeza una de las grandes luchas de nuestros tiempos, ha reivindicado a Victoriano y lo ha convertido en su gran maestro. Aprendiendo de las tácticas de Victoriano, los ngôbes han derrotado en tres ocasiones a las tropas militarizadas que ha lanzado el gobierno nacional contra ellos para liquidar la insurrección del aguerrido pueblo indígena.

Son los ngobes que le dicen a los militares al servicio de los gobiernos panameños de turno – asesorados por el Comando Sur de EEUU – dónde se darán las batallas.

Ellos escogieron Changuinola, San Félix y Tolé. Los ngôbes saben que para enfrentar las embestidas que provocan los malos mandos militares panameños tienen que perfeccionar su capacidad de movilización. ¿Quién les enseñó estas tácticas? El general de División Victoriano Lorenzo.

Aún más, los ngôbes – poniendo en práctica las enseñanzas de Victoriano – han creado una gran alianza nacional con los obreros de Colón y de Changuinola. El movimiento de resistencia es ahora nacional. Así les enseñó Victoriano también a los liberales de fines del siglo XIX.

Los liberales triunfaron con las armas en Panamá durante la guerra civil de los Mil Días gracias a Victoriano. Fueron derrotados al final por la traición de quienes levantaron las banderas de los intereses antinacionales (contra los panameños y colombianos). La traición fue acoplada a la rápida expansión norteamericana que necesitaba - urgentemente - construir el canal interoceánico por el istmo de Panamá.

El guerrillero no se hizo liberal y nunca fue partidario de las ideologías de las burguesías panameña o colombiana. Se mantuvo hasta el final leal a su pueblo, a sus necesidades y a sus luchas.

Sin embargo, cuando el gran caudillo liberal, Belisario Porras, lo visitó en El Cacao, Victoriano entendió que era la oportunidad que tenía el pueblo reprimido y explotado de las montañas de Penonomé y Capira, para liberarse de los ñopos y gamonales. Antes había rechazado los avances de otro militar liberal colombiano, Manuel A. Noriega, quien le hizo ofertas ajenas a los objetivos que perseguía Victoriano como representante de un pueblo sometido a todo tipo de penalidades.

Porras, en cambio, le planteó una alianza en la que Victoriano mantendría el comando total sobre las tácticas y participaría en los planes estratégicos de la guerra. Posteriormente, cuando el general Benjamín Herrera desplazó a Porras, el colombiano respetó el pacto e, incluso, le impuso los galones de general de División al cholo coclesano.

"En diciembre de 1901, según los cronistas, llegó al Istmo el general Benjamín Herrera con una flotilla, numerosos soldados y buen armamento. Enseguida envió por Victoriano, con el cual se entrevistó en privado y reconoció el rango de general de Victoriano, pues sabía que la nueva invasión liberal no podría avanzar sin el apoyo del Cholo".

Después de la derrota en el Puente de Calidonia (julio de 1900), Victoriano regresó a sus cuarteles de La Negrita, enterró sus armas y esperó con disciplina militar las nuevas órdenes para reiniciar la guerra. Nunca confundió la táctica con la estrategia.

Es así como actúan los ngôbe en la actualidad. La estrategia es la total

liberación de los pueblos indígenas. La táctica es derrotar en el plano político y militar a las fuerzas represivas de los gobiernos panameños y sus aliados norteamericanos. Los guerrilleros de Victoriano lo entendieron de la misma manera. Sabían que la táctica de Victoriano era apoyar a los liberales en sus batallas. Sin embargo, su estrategia iba mucho más allá: Quería la liberación de su pueblo.

¿Lo entendieron así los liberales y conservadores que conspiraron para detener, entregar, enjuiciar y fusilar a Victoriano? ¿Sabían que tenían que eliminar físicamente al guerrero de La Negrita o atenerse a las consecuencias de una lucha de liberación nacional por parte de su pueblo en armas? Acabaron cobardemente con la vida física de Victoriano, pero su espíritu de lucha sigue cabalgando de un extremo al otro del país. Han pasado 110 años desde su fusilamiento, pero su sabiduría sigue vigente. Su ejemplo es estudiado, desarrollado y seguido por el pueblo panameño. Es el panameño más odiado por la oligarquía criolla, junto con Bayano (esclavo rebelde líder de los cimarrones en el siglo XVI), Pedro Prestan y Floyd Britton. Al mismo tiempo, es el héroe más amado por los panameños, especialmente por los más humildes.

Quiero terminar con una anécdota aleccionadora y de enorme importancia para todos los panameños comprometidos con la construcción del proyecto de nación. Quiero hablarles de la famosa expresión de Victoriano Lorenzo: La pelea es peleando. ¿Cómo y cuándo dijo Victoriano estas palabras?

Según los cronistas, fue "en enero de 1901 (que) se acercaron a La Negrita dos jefes liberales, Manuel Antonio Noriega y Manuel Patiño. Noriega le exigió a Victoriano ser reconocido como máximo Jefe Militar, lo cual fue rechazado. Victoriano lanzó a Noriega la histórica frase: "Estoy informado y he observado, general Noriega, que usted se está escribiendo cartas con el prefecto de Coclé en Penonomé. Eso no lo creo correcto porque ***la pelea es peleando****. Si a mí me cogen preso me fusilan y, en cambio, a usted, que es blanco y es amigo del prefecto, no le pasaría nada. Por tal razón yo no puedo aceptar esta situación".*

Por un lado, Victoriano planteaba un problema logístico que influía directamente en la táctica militar que estaba aplicando en la guerra civil que tenía toda la geografía del istmo encendida. El triunfo militar de los liberales tenía que traducirse, según Victoriano, en un cambio en la correlación de fuerzas. Los conservadores tendrían que ceder sus privilegios políticos y reconocer los derechos de todos los panameños con equidad y justicia social. Como consecuencia, Noriega tenía que poner fin a sus coqueteos con los conservadores.

Por el otro, Victoriano no solo rechazaba las nociones racistas y de discriminación de los conservadores. Tampoco aceptaba las nociones supuestamente modernizantes

de los liberales que pretendían esconder las prácticas racistas con discursos sin contenido. Sabía que si la guerra se perdía, él y sus seguidores serían perseguidos y asesinados. La historia así lo demostró. El general Noriega, después de la guerra, se retiró a Colombia donde prosperó emprendiendo diferentes negocios gracias a sus contactos con sus antiguos enemigos conservadores.

Según otro gran guerrillero panameño, Freddy Britton, "lo que mantiene a Victoriano en la memoria histórica de los panameños es el contenido social de su rebelión contra la injusticia, es el profundo significado subversivo y revolucionario de su lucha". El líder del MLN agrega que "su ejemplo de combatiente guerrillero – y como tal de transformador social – es lo que mantiene vivas las esperanzas de poder romper con el orden constituido, de poder producir un cambio radical favorable a los trabajadores de la ciudad y del campo".

Victoriano nos dio grandes lecciones en materia estratégica. Los generales ganan las batallas, en cambio, las clases sociales ganan las guerras. Cuando trabajadores, campesinos e indígenas se unan, ganarán esa gran guerra por la liberación nacional y social. Así lo proclamó Victoriano. Cuando el guerrillero fue fusilado aquella tarde del 15 de mayo de 1903, la clase rentista - formada por liberales y conservadores - sellaba su victoria sobre la rebelión de un pueblo sediento de libertad. La unión proclamada meses más tarde, cuando se creó la República, fue entre liberales y conservadores, los mismos que traicionaron y fusilaron a Victoriano.

Ha pasado más de un siglo y el pueblo hoy está mucho mejor preparado para dar las batallas gracias a los miles de Victorianos que durante el siglo XX y los inicios del presente siglo, han levantado la bandera del cholo guerrillero. Los ngôbes, los colonenses y todos los panameños – sin distinción étnica o de estrato social - entienden hoy perfectamente bien lo que quiso decir el general de brigada Victoriano Lorenzo cuando dijo que LA PELEA ES PELEANDO.

Bibliografía

1. BELUCHE V., OLMEDO. **El cholo guerrillero: Victoriano Lorenzo en la historia política panameña.** Editorial Portobelo, Panamá, 2010.

2. BRITTON, FREDDY, **"Prólogo"** en Nelson., Herbert, **Victoriano Lorenzo en la Historia de Panamá**, Centro de Investigación y Docencia de Panamá, Panamá, 2003.

3. CARLES, RUBÉN D., **Victoriano Lorenzo, el guerrillero de la tierra de los Cholos**, Editorial Litográfica, Panamá, 1966.

4. CHANGMARÍN, CARLOS F., **El guerrillero transparente**. (Novela). Editorial Mariano Arosemena, Panamá, 1982.

5. DE LA ROSA, DIÓGENES, ""Victoriano Lorenzo – Punto de Vista". **Frente Popular**, 10 de junio de 1938; *Textos y contextos. Homenaje.* 1998. Ed. Universitaria, Panamá, 1998.

6. DENIS DE ICAZA, AMELIA, **"A Victoriano Lorenzo"** (Poema) Hojas Secas. Talleres Gráficos Robelo, León, Nicaragua, 1927; Edición facsimilar. **Revista Lotería**, 1980.

7. JURADO, RAMÓN H., **Desertores**. (Novela). Dirección General de Cultura y Bibliotecas, Imprenta Nacional, Panamá, 1952, 347 págs.

8. NELSON A., HERBERT G., **Victoriano Lorenzo en la Historia de Panamá**, Centro de Investigación y Docencia de Panamá, Panamá, 2003.

9. RICORD, HUMBERTO, **Vida, pasión y asesinato de Victoriano Lorenzo**, Ed. Conmemorativa del Centenario, 2003.

10. TURNER, DOMINGO H., **"Vigencia de Victoriano Lorenzo"** La Estrella de Panamá, Panamá, 23 de mayo de 1971; Tareas, No. 137, Panamá, 2011.

ANÁLISIS HISTÓRICO-SOCIAL A 500 AÑOS DEL DESCUBRIMIENTO DEL OCÉANO PACÍFICO

Prof. Carlos Aguirre Castillo
(Universidad de Panamá, CRUA) 3 de octubre de 2012)

En el marco de la celebración de los 500 años de historia que han pasado desde el avistamiento del Océano Pacífico por el gran aventurero y descubridor Vasco Núñez de Balboa, es necesario realizar un análisis histórico del legado cultural, económico y social que, a la fecha, nos ha dejado el famoso hombre del barril. Sin embargo, debemos aclarar que los primeros descubridores del Mar del Sur fueron los paleo indios, o primeros pobladores de América que llegaron al continente cruzando el estrecho de Bering.

Pero antes de entrar en la materia que nos compete, de acuerdo con el tema, debemos recordar que hace más de tres millones de años en el lugar que hoy ocupa nuestro bello Istmo de Panamá solo había un inmenso canal que separaba a Centroamérica de América del Sur. Las aguas fluían de océano a océano y la vida evolucionaba independientemente en los continentes; pero la emersión de nuestro territorio en la Época Terciaria trazó el puente continental permitiendo así el trasiego de las diferentes especies, incluyendo la humana, tal como nos dice uno de mis más respetados profesores, el Dr. Richard Coock. [1]

Las primeras evidencias de grupos humanos en Panamá se remontan a unos 11,000 años. En dos localidades, lago Alajuela (Colón) y Sarigua (Herrera), se encontraron herramientas de piedras clásicas en esta época: puntas de lanza, raspadores y cuchillos utilizados para matar desollar y descuartizar mamíferos ya extintos.

A partir de este momento, sin pretender ser presuntuoso, surge la importancia del Istmo de Panamá como punto de tránsito y convergencia de los diferentes grupos humanos que se desplazan de norte a sur y viceversa.

El descubrimiento de América, por el gran almirante Cristóbal Colón, en 1492, trajo una avalancha de arrojados aventureros como también algunos miembros de la nobleza española nombrados por el Rey. Entre estos últimos se destacó nuestro insigne descubridor, Rodrigo de Bastidas, quien fue el primer europeo en pisar el suelo istmeño en 1501.

Y ustedes se preguntarán... ¿dónde encaja Vasco Núñez de Balboa en esta historia? Pues bien, debo manifestarles que este navegante se encontraba en la isla de Cuba para 1509, y ya había tenido la oportunidad de viajar a tierras panameñas en uno de los últimos viajes

[1] COOCK, Richard: "El Periodo Precolombino" (ponencia) Foro 91/2 titulado Visión de la Nacionalidad Panameña.
ILDEA, Panamá, 6 de abril de 1991. P. 2

de Cristóbal Colón, por lo que se embarcó secretamente encerrado en un barril en la expedición del bachiller Martín Fernández de Enciso, que se dirigía a San Sebastián de Urabá, en los límites de Panamá con Colombia, en reemplazo de Alonso de Ojeda que, herido y enfermo, había regresado a Santo Domingo en busca de más hombres y pertrechos, pues los nativos de esa región habían diezmado los suyos usando flechas envenenadas.

Por el momento, no contaremos la fascinante historia del "hombre del barril", de cómo se salvó de que lo dejaran en una isla desolada, pero lo cierto es que una vez en Urabá convenció a Enciso que trasladaran la población a territorio panameño, y fue así que se fundó la primera Diócesis del Continente Americano en 1510: Santa María la Antigua del Darién, a orillas del río Santa María.

Las incursiones que salían de este nuevo poblado le permitieron a Balboa intercambiar información con los nativos, quienes le informaron de la existencia de un reino muy rico en el sur, después conocido como el Imperio Inca, cuya travesía debía hacerse a través de un gran mar que se encontraba en esa dirección. Después de sumarse algunos grupos indígenas con su gran elocuencia y derrotar a otros con las armas durante una larga trayectoria de tres días, cruzando la cordillera, llegó a un promontorio desde donde visualizó el océano Pacífico el 25 de septiembre de 1513. Unos días más de marcha le permitieron llegar a la costa en donde, con el agua hasta las rodillas y levantando en una mano la insignia y la espada en la otra, tomó posesión del Gran Océano en nombre de los reyes católicos de Castilla y Aragón.

Al ser informado por el emisario de Balboa de este gran suceso, el rey Fernando lo nombró "Adelantado del Mar del Sur y Gobernador de la provincia de Coiba". Sus diferencias con el Gobernador de la futura ciudad de Panamá, Pedro Arias de Ávila (el legendario Pedrarias) marcaron el fin de su existencia en Acla, donde fue decapitado en 1519. Sin embargo, su legado continúa vigente en el futuro promisorio del istmo de Panamá, a través de las obras de ensanche del Canal y la afluencia masiva del turismo a nivel nacional.

De la empresa de Vasco Núñez de Balboa se derivaron los estudios para un futuro canal interoceánico autorizado por el rey de España, Carlos V; las Ferias de Portobello, cuya travesía se hacía a través del Camino de Cruces y el río Chagres; el intento de colonización escocesa en Darién por William Paterson, con miras a la apertura de una ruta transístmica; la construcción del primer ferrocarril del continente americano; las exploraciones de Napoleón Bonaparte Wise para la elección de una ruta canalera; los dos intentos de construcción del Canal Francés por Fernando de Lesseps y, finalmente, la construcción del Canal Norteamericano, inaugurado el 15 de agosto de 1914 por el insigne Dr. Belisario Porras y traspasado a manos panameñas el 31 de diciembre de 1999.

Ahora bien, a lo largo de estos magnos acontecimientos la economía panameña ha tenido sus altas y bajas. Es muy conocida la afluencia económica del Istmo durante las famosas Ferias de Portobelo y su empobrecimiento una vez que estas finalizaron. De igual forma, el movimiento mercantil generado durante y después de la construcción del ferrocarril y el magno auge económico en los años del Canal Francés y del norteamericano. En fin, hemos tenido nuestros períodos de abundancia y escasez, pero actualmente la economía panameña se perfila hacia un gran futuro. Un crecimiento vertiginoso se registra sin parangones en la historia republicana, alcanzando el 10.5% y catalogado por la Comisión Económica para América Latina como el más alto de la región. El Producto Interno Bruto supera los 20,000 millones con la tasa de desempleo más baja de Latinoamérica, solo de 5.4%, según la Organización Internacional del Trabajo.

Tomando en consideración que las tres cuartas partes de la economía panameña están basadas en la categoría de los servicios (banca, transporte, almacenamiento, turismo, comunicaciones y comercio) nuestros gobernantes la han perfilado en esa dirección. Actualmente, se lleva a cabo el ensanche de la vía canalera, la construcción del Metro y de complejos residenciales y hoteleros, entre otros. Este perfil económico permitió al Foro Económico Mundial de 2011 ubicarnos como el segundo país más competitivo del mundo.

Le corresponde, entonces, a toda la población activa de esta Nación y principalmente a los jóvenes que preparamos en estos momentos continuar abriendo la brecha potencial para mantener y superar este venturoso estado económico actual, y no permitir el retroceso ni en un ápice como en las épocas bonachonas de antaño. Debemos luchar conjuntamente para que ese crecimiento siga permeando hacia las personas más necesitadas y pueda reflejarse en las mejoras de la alimentación, salud, vivienda, educación, lo que conlleva a una mejor calidad de vida. Así como la pobreza en el 2011 bajó a un 29% vs el 38% en el 2006, debemos trabajar fuertemente para que en los años venideros se reduzca a la mínima expresión, y así podamos seguir beneficiándonos todos de ese dilatado crecimiento económico en su justa dimensión.

Por otro lado, somos conscientes de que para lograr mantener y superar estos cambios cuantitativos, debemos primero esforzarnos, en cambiar cualitativamente nuestro estado mental, transformar el "juega vivo" en la rectitud, la integridad y la honestidad. La verdadera riqueza de una nación está en los valores y principios de su gente, sean ricos o pobres, profesionales o no profesionales, dirigentes políticos o votantes, comerciantes o agricultores, obreros o patrones, obreras o amas de casa; a todos nos corresponde aportar un granito de arena para fortalecer los pilares sobre los cuales construiremos la sociedad del futuro. No obstante, surgen

las siguientes preguntas... ¿qué busca la sociedad actual?¿Cuáles son sus metas a corto, mediano y largo plazo? Y la más importante de todas... ¿qué estamos haciendo nosotros los jóvenes para incorporarnos como agente de cambio a esta nueva realidad?

Si realmente creemos en el cambio social, debemos empezar por actuar con responsabilidad y probidad; ser honestos en la presentación de exámenes y demás trabajos curriculares, porque es el conocimiento y no las calificaciones o el diploma lo que nos servirá como referente para obtener un empleo o mantenerlo, si es que ya lo tenemos, en esta sociedad que cada día se vuelve más competitiva. Debemos actuar con sensibilidad ambiental para mantener y mejorar los regalos de la naturaleza, con sensibilidad social, cortesía, humildad y un lenguaje adecuado para que esa avalancha de turistas continúe visitando nuestro país. Pero, primero, debemos incentivar estos cambios en el seno familiar. Que padres y madres, maestros y profesores eduquen con el ejemplo y conduzcan a sus hijos y alumnos por el sendero de la virtud. Y a nivel político, que nuestros gobernantes sean la luz que ilumine nuestro camino y sirvan de verdaderos modelos dignos de emular. Solo así podremos cimentar las bases fundamentales de la futura sociedad que todos anhelamos.

Cuando era niño visualizaba un futuro incierto, quizás porque a esa corta edad la cercanía de los árboles nos impide ver la amplitud del bosque. Pero hoy, a mi edad, y con los conocimientos y experiencias que he adquirido a través del tiempo, he aprendido a ver más claro y más lejos; ya el bosque no es tan difuso, y si los árboles obstaculizan mi visión, tengo la fuerza, la voluntad y el coraje de apartarlos y seguir adelante. Porque el futuro está solo a unos pasos, y basta con tener el deseo y la determinación para conquistarlo.

Vivimos uno de nuestros mejores tiempos como república independiente. Las magnas obras que se construyen, aunadas a un crecimiento económico sin precedentes, la ventaja de la tecnología y las telecomunicaciones y la buena voluntad de todos los panameños nos brindan la oportunidad de no solo ver el bosque en su totalidad, sino de unir nuestras fuerzas e inteligencias para sembrarlo y cosecharlo sin egoísmos, sin diatribas ni mezquindades. Todos debemos tener una meta para conquistar ese futuro cercano. Si todos y cada uno de nosotros nos proponemos una y hacemos de nuestras vidas un propósito, algo por qué vivir, entonces construiremos el futuro de este hermoso país, que no es más que conducirlo siempre adelante para lograr mejores días para todos los panameños.

Tengo mucha fe en mí mismo, pero más en nuestra gente del campo y de la ciudad, sin distingo de clases sociales, porque en la tarea de la conquista de ese futuro promisorio la lucha entre clases no tiene cabida. Es la lucha de todos y cada uno de nosotros que hemos tenido la dicha y el privilegio de haber nacido en este tan apreciado terruño.

Finalmente, deseo aprovechar esta oportunidad para hacerles un llamado al hombre del campo, a las amas de casa, a los obreros y obreras, a los profesionales, a los políticos y políticas, pero principalmente a todos los jóvenes de esta pujante Nación para que actuemos y trabajemos como un haz de voluntades, todos juntos y unidos en la conquista de ese futuro prometedor que por siempre hemos soñado, y que ahora 3.6 millones de panameños a gritos anhelamos.

UN SUEÑO DE SIGLOS: EL CANAL DE PANAMÁ

Celestino Andrés Araúz

En búsqueda del "estrecho dudoso"

Desde la época precolombina la privilegiada posición geográfica del Istmo de Panamá, el punto más angosto en el continente americano, marcó su función histórica como sitio de tránsito y de intercambio de los diversos grupos aborígenes, algunos de los cuales dejaron sus huellas en nuestro territorio a través de la lítica, la cerámica y la orfebrería, principalmente.

Durante su cuarto y último viaje (1502-1503) a lo que muy pronto se denominó Nuevo Mundo o Indias Occidentales, Cristóbal Colón buscó ansiosa e inútilmente "un estrecho de mar" que lo condujera al Oriente. Su propósito era obtener las anheladas especias, seda, porcelana, tapices, perfumes y otros artículos, además del oro, que desde hacía mucho tiempo provocaron importantes cambios en la dieta, las costumbres y la mentalidad de los europeos. Descubrió el litoral caribe centroamericano desde Honduras hasta el Istmo de Panamá y completó de esta forma el recorrido que Rodrigo de Bastidas efectuó poco antes en nuestro territorio.

El "hallazgo" del "Mar del sur" por Vasco Núñez de Balboa, en septiembre de 1513, demostró que otras tierras, virtualmente desconocidas hasta entonces, se interponían entre Europa y Asia. A partir de este trascendental acontecimiento, España, Portugal y otros países del Viejo Mundo redoblaron sus esfuerzos para encontrar el "estrecho" o paso acuático que, a través del nuevo continente, desembocara en el "Mar del sur" para navegarlo y alcanzar los codiciados productos orientales.

Pedro Arias de Ávila o Pedrarias, gobernador de Castilla de Oro, entre 1514 a 1526, buscó afanosamente el "estrecho dudoso" y para ello impulsó expediciones de descubrimiento y conquista en Centroamérica, al tiempo que inició la construcción del "Camino Real", entre Nombre de Dios y la ciudad de Panamá, a fin de transportar las especias y otros artículos asiáticos por el Istmo de Panamá. Gonzalo Fernández de Oviedo, el célebre cronista de Indias, que llegó por primera vez a Santa María la Antigua del Darién en 1514, con la expedición de Pedrarias, desde un principio resaltó el papel del Istmo de Panamá como enlace entre los dos mares. Señaló que en la costa de la Tierra Firme no se sabía de la existencia del "estrecho de mar, sino estrecho de tierra y no de agua; y este es el paso o traviesa que hay de Nombre de Dios a Panamá o desde (....) Acla al golfo de San Miguel, por donde el adelantado Vasco Núñez de Balboa descubrió el Mar del Sur". Dijo, además, que se sabía que desde las cumbres de Esquejua y Urracá "que están entre una y otra mar" se podía ver ambos océanos.

En 1526, el gobernador Pedro de los Ríos, recibió instrucciones de la Corona española para que, mientras se encontrara el tan buscado "estrecho" o paso acuático entre el Atlántico y el Pacífico, construyera dos casas. "Una en la ciudad de Panamá en la costa del sur, y otra en la costa del norte en la parte más a propósito (...) y cercana a ella para que las armadas que (...) enviamos y enviaremos a las dichas islas del Maluco y otras partes de la especiería viniesen a descargar en la dicha ciudad de Panamá".

Exploraciones en el río Chagres

Por instrucciones de Pedro de los Ríos, en 1527, el capitán Hernando de la Serna, el piloto Pedro Corso y Miguel de la Cuesta realizaron exploraciones en el río de los Lagartos o Chagres, desde un punto cercano a la ciudad de Panamá hasta su desembocadura en el Mar del Norte. Lo recorrieron en una canoa y encontraron que tenía "bastante fondo para navegar". En su opinión, los navíos podían subir desde el Atlántico doce leguas y más adelante continuar navegando en canoas, bongos o chatas, que además se impulsarían desde las orillas. A cinco leguas del Chagres estaba Portobelo que era una bahía muy cómoda y a seis leguas, la isla de Bastimentos, "que tenía buen reparo para los navíos que iban de Castilla". Posteriormente, de la Serna, junto con los regidores Alvaro de Guijo y Francisco González, efectuó un minucioso reconocimiento desde la ciudad de Panamá hasta el este del río Chagres y recomendó la construcción de un camino para carretas desde la ciudad de Panamá hasta las riberas de este río (lo que más tarde sería el Camino de Cruces). Por su parte, Oviedo, si bien se refirió a las dificultades del camino entre Nombre de Dios y la ciudad de Panamá, "como hombre que muchas veces lo he visto y andado", dijo que era "muy grande el aparejo y la disposición" que había para trasladar la especiería desde el puerto de Panamá hasta el río Chagres". Indicó, además, que por éste podían subir carabelas hasta doce leguas río arriba a la vela. "Y en una y otra costa de él hay muy buena tierra y disposición para poblar, y muchas y muy hermosas maderas para hacer casas y navíos, y muy fértil toda la comarca ..."

Es preciso advertir que, tanto el informe de Hernando de la Serna y sus acompañantes como los puntos de vista de Oviedo, eran exagerados, porque no le dieron importancia a los numerosos bancos, raudales, troncos y otros obstáculos que dificultaban la navegación por el Chagres, aunque pocos años después, este río se convirtió, pese a sus inconvenientes, en la principal ruta fluvial del Istmo para el transporte de las mercaderías europeas y los tesoros extraídos del virreinato del Perú. Es decir, en el eje de la infraestructura de las ferias de Nombre de Dios y Portobelo.

Álvaro de Saavedra y Cerón, en 1529, fue el primero que propuso la construcción de un canal interoceánico por el Istmo de Panamá, siguiendo instrucciones del emperador Carlos V que, no obstante, ese mismo año, a cambio de retribuciones económicas, renunció a los derechos del imperio español sobre Las Molucas, poniendo fin de esta forma a la disputa con Portugal por el dominio del comercio con el Oriente.

Por real cédula de 12 de marzo de 1532, se instruyó al juez de residencia y futuro gobernador de Panamá, Antonio de la Gama, para que verificara el estado de la navegación por el Chagres y la posibilidad de construir un camino desde allí a la ciudad de Panamá. De la Gama informó a la Corona, el 22 de febrero de 1533, que ya se acarreaban mercancías desde Nombre de Dios a la ciudad de Panamá y se descargaban a seis leguas de esta última. Observaba, asimismo, que el camino requería grandes gastos para su utilización.

Conviene recordar que por estas fechas, es decir en 1532, Francisco Pizarro había logrado someter al rico imperio de los incas y el Istmo de Panamá no tardó en convertirse, por medio de las ferias, en el paso obligado de los fabulosos tesoros del Perú rumbo a España y otros países europeos, así como de las mercaderías del Viejo Mundo destinadas a abastecer a los mercados hispanoamericanos, particularmente al recién establecido Virreinato del Perú. A principios de octubre de 1533, el licenciado Gaspar de Espinosa, antiguo capitán de Pedrarias y conquistador de Natá, le comunicaba al emperador Carlos V, desde la ciudad de Panamá: "El camino de Nombre de Dios acá, aunque corto, es muy trabajoso. El Chagres navegará a muy poca costa y será lo más útil y más hermoso del mundo". En su opinión: "podría hacerse acequia del agua del Chagres hasta la Mar del Sur y que se navegase. Son como cuatro leguas de tierra llana".

El 20 de febrero de 1534, por real cédula, expedida en Toledo, se instruyó al gobernador de Tierra Firme, Francisco de Barrionuevo, para que recurriera a "personas expertas", a fin de determinar si era posible abrir un canal hasta la Mar del Sur", utilizando las aguas del Chagres. Debía informar, además, el costo de la obra y el tiempo que se tardaría en construirla. Barrionuevo sostuvo que debía aprovecharse el curso del río hasta donde pudieran llegar los barcos, acondicionándolo para la navegación y salvando en carretas el trayecto restante a la ciudad de Panamá. No se mostró de acuerdo en abrir la comunicación entre los dos mares, hasta tanto se tomaran las medidas para protegerla. Consideraba que ello podía abrirle la puerta a los portugueses y franceses.

Delegó la investigación ordenada por la Corona en el adelantado Pascual de Andagoya, antiguo vecino fundador de la ciudad de Panamá y uno de nuestros primeros etnógrafos, quien se opuso abiertamente a la construcción del canal interoceánico. En octubre de 1534, le escribió a Carlos V: "La cédula para ver cómo se puede juntar esta mar con la otra procede de aviso dado sin conocimiento. Con todo el dinero del mundo no se saldría con ello, cuanto más con la ayuda de los vecinos de aquí". Consideró que lo útil era limpiar el Chagres para posibilitar su navegación y que se reparara el Camino de Cruces "para poder andar (....) hasta el punto donde descargan las barcas, que es cinco leguas de Panamá".

Precisa señalar que el tránsito, tanto por el denominado "Camino Real "entre Nombre de Dios y después de 1596, Portobelo, y la

ciudad de Panamá como por el Camino de Cruces entre esta última y la Villa de Cruces, a orillas del Chagres, no era nada fácil. Oviedo indicó que el "Camino Real": "Es muy áspero y de muchas sierras y cumbres muy dobladas, y de muchos valles y ríos, y bravas montañas y espesísimas arboledas, y tan dificultoso de andar, que sin mucho trabajo no se puede hacer.....". En efecto, había pasos difíciles como el de Santa Bárbara, el Calvario y especialmente el denominado del Credo. Al decir del fraile Diego de Ocaña, que lo cruzó en 1599, para hacerlo: "no sólo es menester decir el Credo sino toda la doctrina cristiana y encomendarse a Dios..." Un desconocido acompañante del corsario Francis Drake señaló que en el trayecto "desde Panamá a Nombre de Dios había que pasar tres ríos y que el agua cubría hasta la mitad del cuerpo y cuando estaba alta era peligroso. Los hombres y mulas cargadas de mercaderías como oro y monedas de plata frecuentemente quedaban sumergidos". No era mucho mejor el Camino de Cruces, que se utilizaba durante la estación lluviosa conjuntamente con el río Chagres, pero tenía la ventaja de que su trayecto era más corto.

Por otra parte, los puertos donde se celebraron las ferias, es decir, Nombre de Dios y Portobelo, se caracterizaron por su clima malsano, al punto que al primero se le conoció como "sepultura de españoles" y al segundo como "tumba abierta, no Portobelo sino Portomalo", según Thomas Gage. De allí que, en 1590, el famoso ingeniero militar Juan Bautista Antonelli propuso, sin éxito, que las ferias se trasladaran a Puerto Caballos en Honduras y que las mercancías europeas y los tesoros del Perú utilizaran rutas terrestres que lo comunicaban con la Bahía de Fonseca en el Pacífico.

La alternativa de Nicaragua

Aunque Hernán Cortés intentó, durante varios años, encontrar el "estrecho de mar" por México, Guatemala y Honduras, fueron las exploraciones hechas en Nicaragua las que más despertaron el interés de la Corona española para la construcción de un canal interoceánico. Desde los tiempos de Pedrarias, Francisco Hernández de Córdoba fundó poblaciones como Granada y León, al tiempo que buscó "el estrecho dudoso", y dio a conocer la existencia del denominado "Desaguadero", o sea, el río San Juan del Norte que se comunica con el lago Nicaragua. Pese a diversos intentos para determinar si el "Desaguadero" desembocaba en el Atlántico, no fue hasta mediados de 1539, cuando Diego Muchuca y Alonso Calero, en asocio con el gobernador Rodrigo Contreras, nieto de Pedrarias, exploraron minuciosamente el río San Juan del Norte en todo su curso. Surgió, de esta forma, "la viabilidad de una comunicación fluvioterrestre con perspectiva de ruta interoceánica, modelando por los siguientes tres siglos y medio el destino del país", al decir del geógrafo e historiador nicaragüense Jaime Incer.

Así, se dio inicio a la rivalidad de larga data entre Nicaragua y Panamá por la construcción de un canal interoceánico, que se acrecentó tras la experiencia de los años de la "fiebre del oro" de California

a mediados del siglo XIX y el fracaso de Ferdinand de Lesseps en Panamá en la década de los ochenta de esa centuria y cristalizó, con pleno vigor, en la llamada "batalla de las rutas", en el Congreso estadounidense, a principios del XX.

El gobierno español revive su interés por las rutas transístmicas

De momento, a mediados del siglo XVI, la publicación de las obras del portugués Antonio Galvao y del cronista español Francisco López de Gómara revivieron el interés por la construcción de un canal interoceánico en el continente americano. Galvao recomendó, para tal efecto, cuatro sitios: desde el Golfo de San Miguel a Urabá, con una distancia de 25 leguas; de Panamá a Nombre de Dios, con 17 leguas y a través de Nicaragua o de Tehuantepec.

Con las siguientes palabras, muy conocidas, exhortaba López de Gómara a la Corona española para que procediera a la construcción del canal interoceánico: "Sierras son, pero manos hay. Dadme quien lo quiera hacer, que hacer se puede; no falte ánimo, que no faltará dinero, y las Indias, donde se ha de hacer, lo dan. Para la contratación de la especiería, para la riqueza de las Indias, y para el rey de Castilla, poco es lo imposible (...) si este paso que decimos se hiciese, se atajaría la tercia parte de navegación".

A las rutas mencionadas por Galvao y López de Gómara, como posibles sitios para construir el canal interoceánico, posteriormente se sumaron las del río Atrato al Pacífico y otra, a través del Istmo de Panamá, desde el Golfo de San Blas a la desembocadura del río Bayano. Mas lo cierto es que, a raíz de la abdicación de Carlos V, en 1556 y su muerte, dos años más tarde, le sucedió en el trono Felipe II y para entonces los prejuicios religiosos se opusieron al proyecto que llegó a ser considerado como algo impío y pecaminoso, al punto que a este monarca se le atribuyó la sentencia: "El hombre no debe separar lo que Dios unió". A la vez, surgieron temores sobre las posibles inundaciones que resultarían al unir las aguas de dos océanos con niveles diferentes. Se dijo, incluso, que otras potencias marítimas sacarían provecho de la vía interoceánica en lugar de España.

Durante el reinado de Felipe III, de 1598 a 1621, los proyectos sobre el canal volvieron a cobrar importancia. Se ordenó al gobernador Diego Fernández de Velasco que hiciese efectuar exploraciones en el golfo de San Miguel y por el río Tuira, en el Darién, a fin de determinar las ventajas o inconvenientes de la construcción del canal entre los dos mares. Ingenieros holandeses efectuaron el estudio que entregaron a la real audiencia de Panamá y esta, a su vez, al rey. Pero los temores del consejo de Indias, en el sentido "de que la unión de los dos océanos constituía un peligro para el reino (y) que la seguridad y el poderío de España en América se verían expuestos por el canal", dieron al traste con el proyecto.

Por estas fechas, tampoco surtieron efecto las recomendaciones, un tanto descabelladas de Diego de Mercado, para que ambos mares se unieran entre los puertos de San Juan del Norte y San Juan del Sur, en Nicaragua.

Aunque no faltaron diversos proyectos, en el transcurso de los siglos XVIII, a favor de la construcción de la ruta artificial entre el Atlántico y el Pacífico, la profunda crisis del imperio español, asediado por sus tradicionales enemigos, particularmente Inglaterra y Holanda, le impidió realizar ninguna acción práctica para convertir en realidad la empresa canalera, que requería una costosa inversión, tanto en los estudios de factibilidad como en los trabajos de construcción.

El Istmo de Panamá en el punto de mira de los intereses extranjeros

Desde los inicios del descubrimiento y conquista, la monarquía hispánica y Portugal, mediante las bulas alejandrinas y el Tratado de Tordesillas, se repartieron, por sí y ante sí, las Indias Occidentales o el "Nuevo Mundo". No se hizo esperar la reacción de otras coronas europeas, particularmente Inglaterra y Francia que, desde muy temprano, patrocinaron las incursiones de los corsarios en las posesiones hispano-lusitanas, asaltando además las flotas de los tesoros.

Fue así como, desde mediados del siglo XVI, el Istmo de Panamá estuvo en la mira de los corsarios, dada su posición estratégica y la celebración de las ferias. Por eso su dominio podía servir para quebrar el comercio hispánico en las Indias Occidentales, así como también para controlar rutas entre el Atlántico y el Pacífico. Tal fue uno de los objetivos del célebre corsario Francis Drake, después de circunnavegar el globo terráqueo entre 1577 y 1580. El denominado "plan isabelino", porque lo apoyaba la reina Isabel I de Inglaterra, consistía en apoderarse de Santo Domingo y algunas ciudades hispanas en Tierra Firme, en particular Cartagena de Indias. Luego capturaría Nombre de Dios y la ciudad de Panamá, a fin de controlar la vía de los tesoros y mercaderías. Por último, se tomaría La Habana, "la llave de las Indias". Pero el plan fracasó, aunque Drake atacó con éxito la Villa de Cruces y se hizo de un cuantioso botín. Saqueó Nombre de Dios y por último lo destruyó totalmente en 1596. A finales del siglo XVI, específicamente en 1595, Walter Raleigh, luego de su fallido intento de establecer una colonia en el litoral atlántico norteamericano, se propuso realizar un proyecto parecido en Guayana o la "costa salvaje", entre el Orinoco y el Amazonas, para así acceder a las tierras del fabuloso Eldorado. Este plan también resultó un rotundo fracaso, pero pensaba que Inglaterra podía desmembrar con facilidad algunos territorios bajo bandera española, como eran los establecimientos costeros en el Caribe sudamericano. No obstante, para ello era indispensable tomar primero "Nombre de Dios y Panamá en la Provincia de Castilla de Oro y los pueblos a las orillas del Cenú y el Chagres".

En 1600, el explorador francés Samuel de Champlain recomendaba la construcción de un canal para unir el río Chagres con el océano Pacífico, mientras que años más tarde, en 1629, se formó la Compañía Providencia por parte de puritanos, comerciantes y terratenientes ingleses con el propósito de colonizar algunas islas del Caribe frente al litoral atlántico de Nicaragua, en la denominada Costa de los

Mosquitos, y entre cuyos planes estaba establecer relaciones comerciales con los Cunas del Darién, y de ser posible, colonizar la región. Todo ello encajaba en el "plan isabelino", si bien, en lo relacionado con el Istmo de Panamá no prosperó.

Décadas después, con el ascenso de Oliver Cromwell al poder en Inglaterra, se dio inicio a una serie de reformas, a fin de consolidar la influencia de esta en Europa y América. Cabe resaltar, al respecto, el denominado "plan occidental", en el que, siguiendo la tradición isabelina de hostigar al imperio español, se concibió el proyecto de apoderarse del Istmo de Panamá o Nicaragua para controlar el comercio y las rutas marítimas en las Indias Occidentales y cuyo primer paso era la captura de Santo Domingo. Al ser derrotado por las fuerzas españolas en el ataque a la isla, los ingleses se tomaron Jamaica en 1655, que pronto convirtieron en el centro de expediciones piráticas y base de un intenso contrabando en el Caribe y Tierra Firme, incluyendo por supuesto el Istmo de Panamá.

Influido por el médico pirata Leonel Wafer, que a finales del siglo XVII permaneció algunos meses entre los indígenas del Darién y dejó una detallada descripción del lugar, el fundador del banco de Londres, William Paterson, concibió el proyecto de colonizar la región y, para tal efecto, formó la Compañía Escocesa para el Comercio de África y las Indias. Además de acestar un duro golpe a un punto vital del decadente imperio español en ultramar, entre los propósitos de la Compañía, que no contó con el apoyo del Parlamento inglés, estaba la construcción y el control de un canal interoceánico. En opinión de Paterson, a través de los puertos del Istmo de Panamá correría "por lo menos, dos tercios de lo que ambas Indias producen al cristianismo (...) . Por lo tanto, estas puertas a los mares y llaves del universo serían (...) capaces de permitir a sus poseedores imponer las leyes a ambos océanos y convertirse en los árbitros del mundo comercial".

Sin el liderazgo de Paterson, que cayó en desgracia por deudas, los escoceses intentaron, infructuosamente, en tres ocasiones, colonizar la inhóspita región del Darién, de 1698 a 1700. El gobierno español reaccionó y expulsó a los intrusos. Con ello, se desvaneció el sueño del canal interoceánico construido por Escocia.

Planes para el canal en el Siglo de las Luces

Durante el siglo XVIII, la cuestión del canal recobró vigencia cuando se produjo un resurgimiento de los estudios científicos en Europa. Francia llevó la delantera en este sentido. En 1735, envió un expedición a cargo de Charles Marie La Condamine para medir el arco del meridiano en el Ecuador. Para alcanzar el Pacífico, la Condamine, en compañía de los científicos españoles Jorge Juan y Antonio de Ulloa, atravesó el Istmo de Panamá y pese a su rápido examen del terreno, a su retorno recomendó a la Academia de Ciencias de Francia la construcción de un canal por Panamá. Por su parte, Jorge Juan y Antonio de Ulloa resaltaron el papel desempeñado por el Chagres como arteria comercial del Istmo y se asombraron ante el exótico paisaje de sus riberas.

Una década más tarde, en 1744, el ingeniero Mr. Verguin, se trasladó al Istmo de Panamá para observar el Chagres y el camino que comunicaba a Cruces con la ciudad de Panamá y dictaminó que el canal era impracticable por la irregularidad del terreno, por la densa vegetación y la diferencia de nivel de las aguas de los dos océanos. De construirse un canal, sería "de arriesgada salida e imposible entrada", sentenció.

Para entonces, también adquirió fuerza la idea de construir un canal por Centroamérica, especialmente en las postrimerías del siglo XVIII. Entre 1785 y 1791, cuatro particulares, sin relación alguna entre sí, elaboraron otros tantos proyectos para construir una ruta interoceánica por el istmo centroamericano y Panamá. Cabe destacar el proyecto presentado por el ingeniero Mr. De Fer, miembro de la Academia de Ciencias de Francia. Este contemplaba la construcción de una gran esclusa a la altura de la división de las aguas, con suficiente capacidad para la navegación, a fin de sortear los obstáculos naturales de la región.

Al decir del embajador de España en París, el conde de Aranda, la idea de construir canales interoceánicos, tanto en Suez como en Panamá, era muy popular en la Francia prerrevolucionaria. De allí que recomendó a su gobierno el proyecto de Mr. De Fer. Mientras que el célebre cosmógrafo mayor de Indias, Juan Bautista Muñoz, recopilador de la mayor parte de la documentación que actualmente reposa en el Archivo General de Indias de Sevilla, expresó que la construcción del canal por el Istmo despertaría "la emulación y la envidia de todas las potencias" que intentarían apoderarse de él, pero no por ello España debería renunciar a lo que calificó como la obra "mayor, más gloriosa y más útil del mundo". Se inclinó a pensar que la misma podía hacerse y sería "ventajosa," y que el beneficio sería "incomparablemente superior al gasto".

Otro que se sintió contagiado con el entusiasmo canalero fue Thomas Jefferson, a la sazón ministro de los Estados Unidos en París. En 1787, le escribió a su homólogo en Madrid, con el propósito de obtener detalles sobre los estudios realizados por España para construir un canal por Panamá que consideró posteriormente que era "perfectamente practicable".

Para entonces, Gran Bretaña revivió su interés en dominar algunas de las posibles rutas interoceánicas en el continente americano. En 1780, se ordenó al entonces capitán Horace Nelson apoderarse de Nicaragua, cuanto estalló una de las tantas guerras con el decadente imperio español. Aunque los rigores climáticos obligaron a los ingleses a abandonar la región, Nelson consideró que Nicaragua era el Gibraltar de la América española, es decir, la puerta de entrada a las posesiones hispanas, y agregó: "Como dicho paso domina la única comunicación acuática entre los dos océanos su situación sería siempre un puerto importante para asegurar el paso hacia el Mar del Sur, y con nuestra posesión la América española se divide en dos".

Poco después, se publicó en Inglaterra, el libro de Reid y Donaldson, titulado: ***Razón de los establecimientos de los españoles***

en América, en el que planteaban la construcción de un canal interoceánico por el Darién y el golfo de San Miguel, retomando el antiguo proyecto de los escoceses y su establecimiento en lo que llamaron Nuevo Edimburgo que, como vimos, fue un rotundo fracaso.

Años más tarde, el precursor de la independencia de Hispanoamérica, Francisco de Miranda, en 1790, le propuso al primer ministro británico William Pitt, la apertura de una vía entre los dos mares en Panamá o Nicaragua a cambio de la ayuda para el movimiento emancipador. También, posteriormente, similar propuesta le hizo al gobierno de los Estados Unidos.

Las posibles rutas durante la primera mitad del siglo XIX

A principios de la siguiente centuria, pese al fracaso de las gestiones de Miranda, en Gran Bretaña no se perdieron de vista las ventajas de orden mercantil que resultarían de la emancipación de Hispanoamérica, sobre todo por la apertura de "un paso navegable a través del Istmo de Panamá", que la Revista de Edimburgo definió, en 1810, como "el acontecimiento más grandioso a favor del intercambio entre las naciones".

Mientras tanto, el científico alemán Alexander Von Humboldt y el naturalista francés Aimé de Bompland recibieron autorización, en 1799, del rey español Carlos IV, para realizar exploraciones en varias regiones de América. Aunque permanecieron cinco años en algunos sitios de Hispanoamérica no visitaron el Istmo centroamericano y Panamá. No obstante, en sus obras: ***Ensayo político sobre el Reino de la Nueva España y Viaje a las regiones equinocciales del Nuevo Continente***, Humboldt mencionó varios sitios por donde podía construirse el canal interoceánico. Recomendó, en primer término, la ruta de Nicaragua y a continuación la de Cupica-Napipi, en el Darién, en tercer lugar, Tehuantepec, seguido de otros lugares en el Istmo de Panamá, particularmente entre el puerto de Panamá y Gorgona donde recomendó la construcción de un ferrocarril y la canalización del río Chagres. Por último, mencionó el pequeño Canal de la Raspadura, entre los ríos Atrato y San Juan del Chocó.

Con algunas variantes, las rutas señaladas por Humbolt fueron las predominantes de las exploraciones efectuadas durante la primera mitad del siglo XIX, a fin de determinar la viabilidad de la construcción del canal interoceánico. En estas, participaron ciudadanos de diversos países y, como veremos, se presentaron toda clase de proyectos, algunos como resultados de investigaciones serias y veraces, pero otros quiméricos y hasta risibles.

La actitud de los istmeños

Conviene anotar que para los notables del Istmo de Panamá y particularmente los hombres de negocios de la ciudad de Panamá, era de vital importancia la apertura de una vía interoceánica en este territorio, ya fuese acuática, terrestre o mixta, con el fin de reactivar la función de tránsito que había colapsado con la suspensión de las ferias de Portobelo en 1739.

Por eso, virtualmente desde los inicios de la unión voluntaria a la República de Colombia, los istmeños abogaron para que se impulsara el comercio en nuestro territorio y esto requería contar con una buena ruta transístmica. Ello sería tanto mejor si la construían naciones marítimas como Gran Bretaña, Francia y los Estados Unidos, que establecerían en Panamá una especie de protectorado conjunto, convirtiéndonos, de esa manera, en un "país hanseático".

Si bien desde inicios de los años veinte del siglo XIX se concebía la ruta transístmica como un "camino carretero", la idea fue evolucionando hasta que a mediados de la centuria se vislumbró la vía como un ferrocarril. En 1823, el senador por Panamá, Manuel José Hurtado, presentó en Bogotá un proyecto para la apertura de un "camino carretero" desde Gorgona hasta la ciudad de Panamá. En mayo de 1824, Mariano Arosemena, político, periodista y comerciante, definió las características de dicha comunicación interoceánica en oposición al proyecto de canal propuesto por el general Juan D. Everaux que estimó sumamente costoso y perjudicial para la actividad mercantil, porque eliminaba la posibilidad de que los barcos se estacionaran en los puertos terminales. Tampoco se mostró partidario de un ferrocarril, sino de una ruta fluvial que uniera al Chagres con el río Grande.

La decadencia del Istmo era tan notoria, por esos años, que no escapó a la observación de los viajeros que por aquí pasaron. De allí que, en 1829, algunos padres de familia, comerciantes y vecinos de Panamá, sabiendo el valor que le daba el Libertador Simón Bolívar a nuestra posición geográfica desde los tiempos de la Carta de Jamaica de 1815, le elevaron una representación, manifestándole que a ocho años de la independencia de España y de la unión a la República de Colombia, el Istmo está sumido en la "más espantosa miseria" y que esto solo desaparecería "con la apertura de un camino franco o canal que comunicase el Atlántico con el Pacífico y con algunas reformas a nuestra administración interior". Por consiguiente, entre las propuestas que le plantearon a Bolívar, estaba la necesidad de "conceder a una compañía de capitalistas extranjeros, la que ofrezca más ventajas, la apertura de un camino o canal que haga más fácil y expedita la comunicación norte a sur del Istmo, imponiéndose un corto derecho municipal sobre las piezas que transiten por él".

No obstante, estos ruegos y solicitudes por parte de los notables tuvieron escasa repercusión en Bogotá hasta 1834, cuando el congreso autorizó al Presidente para contratar bajo privilegio la apertura de un camino de ruedas por el Istmo, la cual contó con el apoyo de la ***Sociedad de Amigos del País***, entre cuyos miembros estaban Mariano Arosemena, Luis Lewis y Damián Remón, quienes en una ***Memoria sobre el comercio*** indicaron que el camino proyectado debía ser de Portobelo a la ciudad de Panamá. Pero nada se realizó.

Algunas propuestas y concesiones en la tercera y cuarta década

Conviene recordar que, entre 1822 y 1826, el gobierno colombiano recibió varias propuestas solicitando el otorgamiento de

derechos de concesión para la construcción del canal interoceánico, pero en Bogotá no se les dio paso porque imperaba la idea de .que esta ruta debía construirla Colombia y estar bajo su control absoluto. Incluso el vicepresidente Francisco de Paula Santander intentó formar una compañía para tal fin. La obra se calculó en 10 millones de pesos y los accionistas querían que Bolívar se transformara en el protector de la denominada Sociedad Industrial. Pero el proyecto abortó, por las dificultades económicas, la negativa de este y su creciente rivalidad con Santander.

Aunque el tema del canal no llegó a tratarse en el Congreso Anfictiónico de Panamá, en 1826, sí despertó interés en los Estados Unidos como se reveló en las instrucciones que el Secretario de Estado Henry Clay le dio a los delegados que no pudieron concurrir al cónclave. Al año siguiente, el gobierno colombiano comisionó al ingeniero británico John Augustus Lloyd para que realizara estudios científicos en el Istmo de Panamá, a fin de determinar la mejor ruta para una comunicación férrea o acuática. Lloyd y el capitán sueco Maurice Falmarc iniciaron sus investigaciones en mayo de 1828, pero no pudieron hacer un trabajo minucioso, entre otras razones por las constantes lluvias y la oposición del gobernador de Panamá, José Sardá. Con todo, recomendaron la Bahía de Limón como terminal atlántico de una ruta mixta que comprendía un canal que utilizaría las aguas del Chagres desde su desembocadura hasta su unión con el río Trinidad. Desde este punto, sugirieron la construcción de un ferrocarril con dos posibles rutas: una hacia la ciudad de Panamá y otra hacia un punto cercano a La Chorrera.

Bajo la responsabilidad del capitán británico George Peacock, en 1831, se realizó un nuevo estudio y trazó una ruta para la construcción de un canal interoceánico desde la ciudad de Panamá hasta la Bahía de Limón. Esta fue la línea que más se aproxima a la que adoptarían los norteamericanos en 1904 para abrir la vía acuática.

A veces, las concesiones otorgadas por el gobierno colombiano daban lugar a proyectos descabellados y hasta risibles. En 1835, el Congreso de la Nueva Granada otorgó el privilegio para la construcción de una vía interoceánica al francés Charles de Thierry, que decía tener el título nobiliario de barón y se jactaba de ser el futuro rey de Nueva Zelanda que intentaba colonizar. En la isla francesa de Guadalupe formó un sindicato con el capitalista judío Augustín Salomón, su socio Silvano Joly de Sabla y otros comerciantes de reputación dudosa.
Al decir de Gerstle Mack: "De Thierry veía el proyecto del canal sólo como un medio para estimular el comercio entre Europa y Nueva Zelanda, esto es, un mero escalón para su colonia antípoda. No sabía nada de ingeniería y poco le interesaba en conocerla y su examen del Istmo fue tan superficial que puede considerarse virtualmente inexistente. Sin embargo, sus representaciones convencieron al poco exigente Congreso de la Nueva Granada".

Como dato curioso, cabe añadir que de Thierry propuso la construcción de un

canal interoceánico y objetó la idea de un ferrocarril transístmico: "no solo porque el terreno es muy irregular, sino porque la superficie original ha sido (...) cubierta con hojas secas hasta una profundidad de muchos pies (....). Si el gobierno granadino hubiera propuesto establecer un ferrocarril de oro se habría considerado más factible que uno de hierro, ya que el país tiene materiales para el primero y tendría que depender totalmente de naciones extranjeras para los del último (...) las comunicaciones estarían siempre expuestas a interrumpirse por (...) la acción de un solo individuo depravado que retirara algunos rieles durante la noche.....".

De Thierry no dijo como se proponía excavar el canal y pronto traspasó sus derechos, por medio de su apoderado, el cónsul francés en Panamá, Juan Bautista Feraud, a Agustín Salomón y Joly de Sabla, quienes poco después formaron la ***Salomón et Compagnie***, con el objetivo de construir la vía interoceánica.

Mientras tanto, a mediados de 1835, el presidente de los Estados Unidos Andrew Jackson instruyó al coronel Charles Biddle, a fin de que investigara el estado de los proyectos "para unir los océanos Atlántico y Pacífico", tanto en Nicaragua como en el Istmo de Panamá. Biddle no acató al pie de la letra las instrucciones y se concentró en este último lugar. Después de efectuar observaciones superficiales sobre el terreno, concluyó que la mejor manera de realizar el tránsito a través del Istmo de Panamá era mediante el establecimiento de una línea de buques de vapor de poco calado desde la boca del Chagres hasta Cruces y construir un camino o, en su defecto, un ferrocarril, desde este punto hasta la ciudad de Panamá.

Biddle fue agasajado y recibió el apoyo de la ***Sociedad de los Amigos del país***, con la que formó un sindicato para llevar adelante la empresa de la vía interoceánica. El proyecto recibió la aprobación del Congreso en Bogotá, pero fue rechazado en Washington, porque el coronel no cumplió con las instrucciones que recibió. No obstante, en Colombia, para reforzar a la empresa de Biddle, se formó una compañía dirigida por Vicente Azuero e integrada, entre otros, por Francisco Montoya, el general Hilario López y José de Obaldía, que no tardaron en buscar apoyo financiero en los Estados Unidos y Europa e incluso se asociaron con la ***Salomón et Compagnie***, que en 1838, obtuvo del Congreso neogranadino amplias concesiones para la construcción de la ruta interoceánica en el Istmo de Panamá. Para entonces, los istmeños ya habían demostrado su descontento hacia el régimen centralista de Bogotá y su deseo de fomentar las actividades comerciales por sí mismos, en los movimientos separatistas de septiembre de 1830 y julio de 1831, encabezados por el general José Domingo Espinar y el coronel venezolano Juan Eligio Alzuru, respectivamente. En 1840, Mariano Arosemena confesaba que la inacción en la empresa de la vía interoceánica había llevado a los panameños al borde de la desesperación.

Así las cosas, a raíz del tercer movimiento secesionista que duró de 1840 a 1841, el

general Tomás Herrera en una alocución a los habitantes del Istmo, exaltó el papel privilegiado del Istmo de Panamá como un futuro emporio del comercio universal "por medio de una comunicación intermarina ya una acuática, ya terrestre, ya mixta". Pero observó que esto no ocurriría nunca, mientras el Istmo, como parte de la Nueva Granada, no recibiera leyes especiales.

En 1842, Mariano Arosemena le planteó al cónsul de Gran Bretaña en Panamá, William Perry, la posibilidad de construir la vía acuática por el Darién, pues consideraba que la región era propicia, tanto para canales marítimos como fluviales, en particular utilizando las aguas de los ríos Mandinga y Bayano. Entretanto su hijo, Justo Arosemena, en su escrito titulado "Estado económico del Istmo 1839-40", al referirse a la ruta interoceánica, expresaba que "una fácil comunicación entre los mares" a través del Istmo de Panamá fomentaría la exportación de las producciones nacionales del Pacífico y serviría de estímulo a los agricultores para incrementar la producción, a la vez que los artículos europeos que exportarían a Sudamérica y los productos de importación pasarían por Panamá. Esto traería consigo el aumento de la población, más demanda de trabajos, la existencia de más bienes de consumo y una mayor producción.

Si bien, a principios de 1843, el Congreso de Bogotá declaró caducas todas las concesiones de tránsito y abrogó la otorgada a ***Salomón et Compagnie***, esta empresa no se dio por vencida y recurrió al gobierno francés que envió a Panamá a los ingenieros Napoleón Garella y Jacques Courtines para que hicieran un estudio exhaustivo sobre la ruta interoceánica. Estas exploraciones resultaron serias y precisas. Garella informó que era viable la construcción de un canal con 34 esclusas y un túnel de 9 kilómetros de largo y 530 metros de altura. La vía debía partir de la bahía de Limón en lugar del Chagres y llegar hasta la ciudad de Panamá. Según sus cálculos, el canal, con 23 pies de profundidad y 18 esclusas en el Atlántico y 16 en Pacífico, tendría un costo aproximado de 26 millones de dólares. No obstante, el gobierno galo quizás por las dimensiones y el costo de la obra no mostró interés en realizarla y la ***Salomón et Compagnie*** hizo otro intento para mantener su concesión y por medio de otra empresa, la ***Panama Company***, logró que su abogado y agente Mateo Klein, a mediados de 1842, obtuviera del Congreso de la Nueva Granada autorización para construir y manejar un ferrocarril a través del Istmo de Panamá. Pero los estallidos revolucionarios en Francia, en 1848, dieron al traste con esta propuesta.

Importa resaltar, entre los diversos proyectos presentados sobre la vía interoceánica, el elaborado por A. Dénain en 1844, en un folleto que tituló: ***Ensayo sobre los intereses políticos y comerciales del Istmo de Panamá considerados bajo el punto de vista de la Nueva Granada y proyecto de una comunicación interoceánica***. Descartaba la idea de la construcción de un canal o un ferrocarril con capital extranjero, ya fuese de Francia, Inglaterra o los Estados Unidos. Se inclinaba por "un camino carretero", cuya construcción costaría, según él, 420.000.000 de pesos.

En este sentido, observaba ".... los caminos carriles, los canales, no son sino los fomentadores de una industria ya muy adelantada, de que son frutos, pero no pueden preceder a esa industria, la cual tampoco puede ser esperada de parte de extranjeros, que vienen a cosechar y no a sembrar la tierra ajena. Ella toca esencialmente a los hijos del país, movidos por un amor a la patria, receptáculo de los diversos intereses de la vida". Y agregaba: "Se trata de abrir un canal ¿hay algún buque vuestro que esté preparándose para pasar? Por el contrario, hay comunicaciones interiores, baratas y sencillas, que fomentarían la riqueza territorial del país abriéndoles salida; es vuestra la fortuna, directa y segura. Con un canal vosotros quedaréis pobres, los otros enriquecerán, vosotros habréis entregado la tierra, la materia preciosa, ellos la habrán fecundado y fertilizado; a ellos pertenece el orgullo, a vosotros la vergüenza" y añadía: "Debéis reflexionar, que sería mucho más honroso y factible, mucho más natural y provechoso, beneficiar vuestras riquísimas tierras, sacando vosotros mismos los recursos, ofrecidos por la posición geográfica del Istmo".

Mas la dura realidad era que los panameños carecían de recursos económicos para construir cualquiera ruta interoceánica, máxime cuando en ese tiempo la decadencia del Istmo, en todos los órdenes, era dramática. Por estas fechas fue que Rufino J. Cuervo expresó: "El que quiera conocer a Panamá que corra porque se acaba" y el viajero francés Auguste Le Moyne, aseveró que la ciudad de Panamá "solo mostraba por todas parte escombros" y que "esta decadencia de las cosas se extendía hasta a los individuos: algunas de las antiguas familias que no se habían resignado a ganarse la vida en el comercio, no contaban con más recursos que los que obtenían vendiendo, pieza a pieza, su vajilla de plata y sus joyas ...." a los extranjeros que por aquí pasaban.

Por su parte, Justo Arosemena, en 1845, con su famoso ensayo: ***Examen sobre franca comunicación entre los dos océanos***, llegó a la conclusión de que un canal favorecería principalmente a los norteamericanos. En este sentido, señalaba que de las "naciones comerciales y poderosas como la Gran Bretaña, Francia y los Estados Unidos, a la que más beneficiaría un canal a través de Panamá era a esta última por las características de la obra, así como por su pujante comercio y agricultura."

Advirtió que aún debían realizarse estudios profundos, serios y definitivos antes de construir un canal por el Istmo, dado que hasta entonces todas las exploraciones se habían realizado por la ruta Panamá-Portobelo, es decir por el valle del Chagres. Pero había otras rutas como las del Darién; Panamá-Bahía de Limón; Coclé y Penonomé y otra entre David y Bocas del Toro. Coincidió con Dénain, en que para los intereses de los istmeños era preferible un camino, aunque no desechaba la construcción de un gran canal como una obra de enorme futuro.

No resulta extraño que hacia finales de 1845 se formara en Panamá la ***Sociedad Amigos del Progreso Industrial*** bajo la dirección

de Mariano Arosemena, creada con el propósito de recibir los fondos necesarios para construir una ruta interoceánica y, con tal finalidad se organizó una Compañía de Prestamistas. Una vez más, el intento de los istmeños para llevar a cabo con sus propios recursos, la ansiada vía transístmica, no prosperó.

La ruta de tránsito y otros proyectos durante la "fiebre del oro"

A finales de 1846, el temor al expansionismo británico en Centroamérica y el Istmo de Panamá que utilizaba como pretexto las pretensiones territoriales y los supuestos derechos soberanos del rey Mosquito en Nicaragua y, en particular, en Bocas del Toro y Escudo de Veraguas, hizo que la Nueva Granada suscribiera con los Estados Unidos el Tratado General de Paz, Amistad, Navegación y Comercio, mejor conocido como Mallarino-Bidlack. En el artículo 35 de este documento, la Nación del Norte, en pleno proceso de expansión, esgrimiendo el "Destino Manifiesto", se comprometió a garantizar la soberanía y propiedad de la República sudamericana en el Istmo de Panamá y mantener su "perfecta neutralidad". A la vez, obtuvo el derecho al libre tránsito de uno a otro mar en este territorio, por cualquier medio de comunicación que existiera o se abriera en el futuro, tanto para los ciudadanos y el gobierno de los Estados Unidos como para el transporte de sus productos, manufacturas o mercancías, que estarían exentos de impuestos "a su paso por cualquier camino o canal" que hiciera el gobierno de la Nueva Granada.

Diversas consecuencias tendría este pacto contractual en el Istmo de Panamá, máxime cuando su función de tránsito se reactivó repentinamente con el descubrimiento de las minas auríferas en California, en 1848. En los comienzos de la denominada "fiebre del oro" recobró un auge inusitado la antigua ruta mixta del río Chagres y el Camino de Cruces. Mas esta no reunía las condiciones mínimas para satisfacer la creciente demanda de los miles de pasajeros que cruzaron el Istmo. Por ello, pronto fue reemplazada por el Ferrocarril transístmico, construido y controlado por un consorcio privado estadounidense e inaugurado en febrero de 1855.

Rápidamente la empresa ferroviaria y las compañías de navegación a vapor lograron fabulosas ganancias que revirtieron al extranjero, mientras que los nativos fueron desplazados de las actividades generadas por el tránsito entre Panamá y Aspinwall o Colón, puerto fundado en febrero de 1852 por la compañía del Ferrocarril. Como bien apuntó Justo Arosemena en su clásica obra ***El Estado Federal de 1855***: "..... Hoy ya los hombres reflexivos creen que el ferrocarril aunque sea una obra muy productiva para los empresarios, no traerá al Istmo esa estupenda prosperidad que se imagina".

Mientras se reactivaba la antigua ruta de tránsito Chagres-Camino de Cruces-Panamá y el ferrocarril transístmico obtenía jugosas ganancias hasta que se abrió la vía férrea transcontinental en los Estados Unidos en 1869, se efectuaron diversas exploraciones, sobre todo en Tehuantepec, Nicaragua, Chiriquí, San Blas y Darién para determinar

la factibilidad de la construcción de un canal interoceánico. En este último punto, se destacan la del doctor irlandés Edward Cullen que anunció el descubrimiento de una ruta corta y fácil para la vía acuática entre la bahía de Caledonia y la confluencia de las vías Lara y Sabana. Dijo haber encontrado una hondonada de no más de 150 pies sobre el nivel del mar, pero "investigaciones subsiguientes probaron que la hondonada solo existía en la imaginación exuberante del doctor", como apuntó Mack.

Entre 1854 y 1856, exploradores ingleses y estadounidenses estuvieron en el Darién. Los últimos, dirigidos por el teniente Isaac G. Strain, llevaron a cabo una trágica expedición. No obstante, se descubrió que la verdadera elevación mínima de la cordillera entre la bahía de Caledonia y la bahía del Darién era de aproximadamente 1000 pies sobre el nivel del mar, en vez de los 150 indicados por Cullen. Esto, si bien paralizó las investigaciones de británicos y norteamericanos durante tres lustros; por el contrario, estimuló a los promotores franceses que, en ese lapso, presentaron media docena de proyectos impracticables.

De todas estas propuestas quiméricas, cabe mencionar la de Athanase Aireau que preparó en 1859. Consistía en un canal a nivel del mar en el Darién, que atravesaría una gran ciudad octagonal, convenientemente abastecida por 18 granjas periféricas. A lo largo de la vía interoceánica, que iba desde río Sabana, en el Pacífico, cerca de la boca del río Tuira hasta la bahía de Caledonia, en las proximidades de Puerto Escocés, en el atlántico, habría otras once granjas, seis en ambas márgenes del lado Atlántico y cuatro en el sector del Pacífico. Dos fuertes en ambas desembocaduras defenderían el canal, cuyo curso sería en línea recta. La idea central era el establecimiento de una gran colonia europea autosuficiente en el Darién, con una ruta y una ciudad destinada a convertirse en "la mayor metrópoli del mundo comercial".

Al decir de Mack, Aireau era "un dibujante consumado" que "embelleció la presentación de su proyecto con mapas y diagramas con cuidado y coloreados delicadamente, en los que las montañas y las ciénagas se desvanecían por arte de magia. Pintaba el Darién como un país abierto y sonriente, casi tan plano como Holanda, salpicado de plantaciones y huertas prósperas y atravesado por una ancha y recta vía acuática artificial". Señalaba que la "corona de su disparate" era la ciudad octagonal y que su realización "había parecido tan incongruente en el despoblado Darién como en el anillo exterior de Saturno".

Aunque en la década de los sesenta e inicios de los setenta continuaron las exploraciones de los franceses en el Darién, también se les sumaron algunos norteamericanos, entre los que se destacaron Anthonie de Gogorza, Thomas Oliver Selfridge y Edward P. Lull, particularmente después de que en 1869, el presidente de los Estados Unidos ,Ulysses Grant, en su primer mensaje anual al Congreso, enunció: "El asunto de un canal interoceánico para unir los océanos Atlántico y Pacífico a través del Istmo del Darién es un proyecto en el cual está sumamente interesado el comercio ....".

Para tal efecto, se negociaron entre los Estados Unidos y Colombia los Tratados Sullivan-Samper-Cuenca, en 1869 y Arosemena, Sánchez-Hurlbut, en 1870, aunque ninguno de estos documentos fue ratificado. En ese tiempo la construcción del canal por parte de la Nación del Norte confrontaba dos problemas fundamentales, a saber: 1) El Tratado Clayton-Bulwer, firmado en 1850 con Gran Bretaña, que estipulaba que la vía interoceánica debía construirse de manera conjunta por las dos naciones y 2) El hecho de que aún para entonces no se sabía con certeza cuál era la mejor ruta para el canal. Por ello, en 1872, el Congreso de los Estados Unidos designó la primera comisión del Canal Ístmico, a fin de que realizara estudios en Nicaragua, Tehuantepec y Panamá para determinar la factibilidad de la obra, pero nada se concretizó con respecto a su construcción.

El canal francés

El fracaso de las gestiones diplomáticas de los Estados Unidos con Colombia dio impulso a los intereses galos en la cuestión canalera, siempre con la vista fija en el Darién. En Europa, en general, y en Francia, en particular, la idea de construir un canal interoceánico era muy popular en 1869, máxime cuando en esta fecha se inauguró el Canal de Suez por iniciativa de Ferdinand de Lesseps, hecho que le dio fama y le hizo pensar que podía repetir la hazaña en el trópico.

Tras la celebración en 1871 del Congreso de Ciencias Geográficas en Amberes, Bélgica, cuatro años después, la Sociedad Geográfica de París llevó a cabo una conferencia internacional y logró que la ***Sociedad Civil Internacional del Canal Interoceánico del Darién*** enviara al ingeniero Lucien Napoleón Bonaparte Wyse al Istmo de Panamá.

Wyse, junto con otros ingenieros y oficiales de la marina francesa, entre los que cabe destacar a Armand Reclus, llevó a cabo exploraciones en las que también participó el ingeniero panameño Pedro J. Sosa. Recomendó especialmente tres rutas: una por San Blas, con un túnel de 15.8 km; otra atravesando el Darién y la tercera a nivel del mar, utilizando las aguas del Chagres y el río Grande, en línea paralela al ferrocarril transístmico. El 20 de marzo de 1878, suscribió en Bogotá, el convenio Salgar-Wyse, mediante el cual la ***Sociedad Civil*** obtuvo los derechos exclusivos para construir un canal y operarlo durante 99 años.

Con el propósito de llegar a una conclusión definitiva en el asunto de la construcción del canal interoceánico, la ***Sociedad Civil*** convocó a un congreso internacional que se reunió en París en mayo de 1879, con la asistencia de 22 países extranjeros y un total de 136 delegados, la mayoría de Francia. Con la presencia dominante de Ferdinand de Lesseps, cuatro comisiones, discutieron ampliamente sobre las probables rutas en Tehuantepec, Nicaragua y el Istmo de Panamá y sus variantes. Prevaleció la propuesta de construir un canal a nivel del mar entre las bahías de Limón y Panamá. Pero cabe señalar que entre los asistentes al cónclave estaba el ingeniero Godin de

Lépinay, que si bien favorecía la ruta de Panamá, discutió extensa y seriamente en contra del proyecto del canal a nivel y abogó por un canal con esclusas. Propuso que se represara el Chagres y se creara un inmenso lago artificial de aproximadamente 80 pies sobre el nivel del mar. Observó que estas medidas reducirían grandemente la cantidad de excavaciones y eliminaría el peligro de las inundaciones del Chagres y que incluso el canal con esclusas sería menos costoso. No obstante, se impuso, en la votación final del congreso, el proyecto del canal a nivel defendido por de Lesseps.

Después de la clausura del cónclave, se constituyó la ***Compañía Universal del Canal Interoceánico*** presidida por de Lesseps que compró a la ***Sociedad Civil*** la concesión Salgar-Wyse. Se reunió el capital de la empresa vendiendo acciones y bonos, pues de Lesseps quería que todos los ahorristas franceses se convirtieran en accionistas del Canal de Panamá. Pero los cálculos del Congreso de que la obra se construiría en doce años a un costo de 240.000.000 dólares, estuvieron muy por debajo de su valor real, máxime cuando de Lesseps consideró que la excavación en el Istmo de Panamá sería más fácil que en Suez y redujo a ocho años el período de construcción y a 168.600.000 dólares el costo.

Aunque la prensa francesa comenzó a informar que la construcción del canal en Panamá no era viable por lo malsano del clima y la oposición de los Estados Unidos que veía la obra como un atentado contra la Doctrina Monroe y una violación al Tratado Mallarino-Bidlack, Ferdinand de Lesseps, acompañado de su familia, decidió trasladarse a Panamá para ver el emplazamiento del futuro canal y demostrarle al mundo que el clima de nuestro territorio no era tan mortífero. A principios de 1880, inauguró los trabajos y luego se trasladó a los Estados Unidos a promover su empresa que, como era de esperar, no despertó ningún entusiasmo, sino más bien críticas adversas por parte de la Cámara de Representantes que recordó los términos de la Doctrina Monroe y afirmó que la Nación del Norte debía poseer y controlar cualquier medio de comunicación artificial a través del Istmo e instó al presidente Rutherford Hayes a que adoptaran medidas para anular cualquier tratado que riñera contra aquel documento.

Si bien, en febrero de 1881, comenzaron oficialmente los trabajos de excavaciones de los franceses en Panamá y de Lesseps hizo gala de su optimismo ilimitado, lo cierto es que cinco años después quedó en evidencia que la ***Compañía Universal*** atravesaba dificultades económicas y técnicas en el Istmo. La malaria y la fiebre amarilla diezmaron a la mano de obra e incluso a los altos directivos de la empresa. Hubo despilfarro de fondos, errores técnicos, derrumbes en las excavaciones, escándalos por sobornos en París y predominó demasiado tiempo el empecinamiento del "gran francés" de construir el canal a nivel. Cuando aceptó el proyecto con esclusas propuesto por Philippe Bunau Varilla, ya era demasiado tarde. El 4 de febrero de 1889, el tribunal civil declaró la disolución de la ***Compañía Universal***. No obstante, importa

señalar que los franceses lograron extraer más de 500.000.000 de metros cúbicos de tierra para el paso del canal lo que equivalía a las dos terceras partes del total extraído en Suez, según el historiador estadounidense David McCullough.

El fracaso no solo fue técnico y financiero. También constituyó un duro golpe moral para Francia. El denominado "escándalo de Panamá", del que no se salvaron ni el propio Ferdinand de Lesseps ni su hijo Charles, hizo que el nombre de nuestro país se le asociara con algo turbio y acabó con las pretensiones europeas de construir un canal por el continente americano. A pesar de que Colombia concedió prórrogas para la culminación de la obra, como fueron el Convenio Roldán-Wyse (1890) y el Suárez-Mange (1893). La Nueva Compañía, organizada en octubre de 1894, no pudo adelantar eficientemente los trabajos y, para 1898, las obras se paralizaron.

A raíz de esta situación, Nicaragua emergió como un serio rival de la ruta de Panamá. Además se demostró que con el capital privado la construcción del canal interoceánico era prácticamente imposible. La Nueva Compañía francesa buscó vender sus derechos y bienes al gobierno de los Estados Unidos para evitar la bancarrota total. Es en esta coyuntura cuando entran en escena Theodore Roosevelt, John Hay, Phillipe Bunau Varilla y William Nelson Cromwell, ante la zigzagueante diplomacia colombiana, el permanente deseo separatista de los panameños y el interés del gobierno estadounidense de construir y controlar un canal.

La etapa estadounidense

Conviene recordar que en las postrimerías del siglo XIX y comienzos de la siguiente centuria, los Estados Unidos necesitaban abrir mercados para su creciente industria e impulsaron su carrera imperialista, particularmente a raíz de la guerra hispano-cubana, norteamericana, a cuyo término estableció protectorados en Cuba, Puerto Rico, Guam y Filipinas. Así, por razones comerciales y estratégico-militares, a la Nación del Norte le urgía la construcción y el dominio de una vía acuática interoceánica, máxime cuando el 18 de noviembre de 1901, mediante el Tratado Hay-Pauncefote, Gran Bretaña convino en que los Estados Unidos podrían construirlo por su sola iniciativa y administrarlo exclusivamente, adoptando como base para la neutralización de dicha ruta las estipulaciones de la Convención de Constantinopla de 1888 que regían para la libre navegación del Canal de Suez.

Con todo, en el senado estadounidense se suscitó la denominada "batalla de las rutas" entre los partidarios de Panamá y Nicaragua. Al principio, triunfó esta última, sobre todo cuando la Nueva Compañía del Canal ofrecía vender sus propiedades por un total superior a los 109 millones de dólares y la Comisión del Canal Ístmico solo las valoraba por 40 millones de dólares. Pero el cambio de actitud de la empresa francesa hizo que, finalmente, el 28 de junio de 1902, se adoptara la Ley Spooner, autorizando al presidente de los Estados Unidos a adquirir, a un costo que no excediera la última cifra señalada, todos los derechos, privilegios y propiedades de la Nueva Compañía en el Istmo de Panamá, a negociar con Colombia

el tratado para la construcción de la vía interoceánica y si esto no era posible, se procedería a excavarla en Nicaragua.

Pese a que el 22 de enero de 1903, los Estados Unidos y Colombia celebraron el Tratado Herrán-Hay para construir el Canal de Panamá, este controversial documento lo rechazó el Senado de la república sudamericana el 12 de agosto de ese mismo año, particularmente por la irrisoria compensación económica que se ofrecía y el temor a la absorción de la soberanía e integridad territorial de Colombia por parte del coloso del Norte.

Esta decisión aumentó el descontento de los notables panameños ante la desacertada política centralista de Bogotá, la postración económica ocasionada por el fracaso del canal francés y la devastación en todos los órdenes provocada por la Guerra de los Mil Días, entre otras causas. Para ellos, la construcción del canal era la única posibilidad de salvación a fin de sacar al país del colapso. De allí que, por medio de los funcionarios de la Compañía del Ferrocarril, no vacilaron en buscar el respaldo del gobierno de Theodore Roosevelt sumamente interesado en la obra de la vía interoceánica, y cuando surgieron complicaciones recurrieron al ingeniero francés Phillipe Bunau Varilla, quien supo aprovecharse de las circunstancias para brindarle su apoyo al movimiento separatista a cambio de su propio beneficio y el de Estados Unidos.

Por la Convención del Canal Ístmico o Tratado Hay-Bunau Varilla, del 18 de noviembre de 1903, los Estados Unidos se comprometieron a garantizar y mantener la independencia de la naciente república de Panamá, a la vez que bajo la consigna de la perpetuidad, obtuvieron amplias e inconcebibles concesiones para construir, mantener, operar y defender el canal interoceánico. Se fijó una anualidad de 250 mil dólares pagadera nueve años después de la ratificación del Tratado y 10 millones de dólares como compensación por los derechos, poderes y privilegios otorgados a los Estados Unidos para la construcción del canal.

El 4 de mayo de 1904, los estadounidenses tomaron posesión de las propiedades de la Nueva Compañía del Canal francés y de inmediato se dio inicio a la organización de la empresa. La primera Comisión del Canal Ístmico, nombrada por Theodore Roosevelt, según los términos de la Ley Spooner, estaba integrada por siete miembros y presidida por el almirante John Walker. Como ingeniero en jefe se nombró a John Wallace, hasta entonces oficial del Ferrocarril de Chicago. Pero esta primera Comisión fue inoperante, habida cuenta de la inexperiencia administrativa de sus integrantes, así como el temor de algunos de ellos de cometer los mismos excesos que los franceses, lo que los llevó a implantar excesivas trabas burocráticas para la aprobación de los gastos, sin olvidar que con excepción del ingeniero en jefe, todos residían en Washington lo que les impedía comprender los problemas en el Istmo, sobre todo el sanitario. Cuando en noviembre de 1904 el secretario de guerra de los Estados Unidos William H. Taft visitó

Panamá fue testigo de esa situación y decidió tomar cartas en el asunto.

En consecuencia, el presidente Roosevelt nombró la Segunda Comisión, en abril de 1905, dentro de la cual designó un comité ejecutivo que llevaba el peso de todas las decisiones. Lo integraron tres miembros, dos de los cuales: el gobernador y el ingeniero en jefe debían residir en Panamá. Este último cargo recayó en la figura de John Stevens, considerado uno de los ingenieros ferrocarrileros más talentosos del mundo. Durante su gestión se renovó el ferrocarril en nuestro territorio, al tiempo que se triplicó el número de trabajadores, se respaldó la campaña de saneamiento del Istmo dirigida por William Crawford Gorgas, se amplió y mejoró la infraestructura heredada de los franceses y después de un cónclave celebrado en Washington, se adoptó la decisión de construir un canal con esclusas.

Pese al éxito alcanzado, Stevens presentó su renuncia en febrero de 1906, después de lo cual Roosevelt decidió poner la obra en manos de los militares, a fin de evitar las inoportunas dimisiones. El nuevo ingeniero en jefe fue el coronel George Washington Goethals, quien permaneció como gobernador de la Zona del Canal después de la inauguración de la vía acuática, el 15 de agosto de 1914. No obstante, el Canal no se abrió al comercio del mundo hasta 1921, pues los deslizamientos de tierra no lograron controlarse, sino hasta 1919 y en virtud de la situación creada por la Primera Guerra Mundial (1914-1918).

La construcción del Canal de Panamá conllevó la realización de un sinnúmero de obras entre las que se destacaron: la excavación del Corte Culebra, hoy Corte Gaillard, en honor del mayor David Du Bose Gaillard; la construcción de una represa de tierra y de un lago artificial aproximadamente del tamaño de la isla de Barbados (425 Km^2), así como las esclusas de Gatún, Pedro Miguel y Miraflores, bajo la responsabilidad del ingeniero William Siebert. Tampoco debemos olvidar que algunos pueblos de la antigua ruta de tránsito como Bohío, Frijoles, Tabernila, Mamey, Gorgona, Cruces y Matachín, quedaron sumergidos en el lago Gatún. Son los llamados "pueblos perdidos".

Por otra parte, a partir de 1905, con la erradicación de la fiebre amarilla, comenzaron a llegar a la Zona del Canal trabajadores procedentes de todo el mundo. De Estados Unidos, mayormente sureños, vinieron unos 5,000 ingenieros y trabajadores calificados, que gozaron de toda clase de privilegios, pues entonces se vivía en el norte una época de gran prosperidad económica que dificultaba el reclutamiento de mano de obra para la construcción del Canal de Panamá. Estos fueron los hombres del ***gold roll*** o nómina de oro, que recibían su paga en moneda de oro norteamericana y cobraban hasta tres veces más que los otros asalariados, a veces por la realización de idénticos trabajos. La Comisión del Canal Ístmico no dejó nada librado al azar para proporcionar confort y bienestar a estos trabajadores de lujo.

Así, llegó a gastar dos millones y medio de dólares anuales tan solo en diversiones y entretenimientos.

Pero la gran mayoría de los obreros provino de Las Antillas, sobre todo de Barbados, que aportó casi 20,000. También Las Antillas Francesas Guadalupe, Martinica y Santa Lucía, contribuyeron con 7,500 hombres. Si bien Jamaica también proveyó trabajadores, nunca alcanzó el número de la época de los franceses. La empresa reclutaba mano de obra en las islas, le pagaba el pasaje a Colón y le aseguraba su repatriación después de un año y ocho meses de trabajo continuo. Estos trabajadores formaban el ***silver roll*** o nómina de plata, pues cobraban un tercio de lo que cobraban los norteamericanos blancos y se les pagaba en moneda de plata. No obstante, los salarios eran muy crecidos comparados con los devengados en sus islas de origen por la realización de trabajos agrícolas. De esta manera, no fue extraño que hicieran gala de una gran capacidad de ahorro, lo que les permitió enviar dinero a sus familias.

Pero sus condiciones de vida eran deplorables. La Comisión los acomodó provisionalmente en campamentos o barracas y muchos de ellos terminaron levantando chozas en la selva, en los pueblos situados en las riberas del Canal o habitando cuartos miserables en las ciudades terminales. Asimismo, en nuestro país desarrollaron una propensión a la neumonía viral que la Comisión atribuyó a su mala alimentación. Por ello, la empresa comenzó a descontarles treinta centavos diarios del dólar que cobraban, a fin de proporcionales alimentos nutritivos. Pero lo cierto es que sus condiciones de trabajo no mejoraron e incluso se les obligaba a trabajar diez horas al día bajo el sol ardiente o en medio de las tormentas tropicales.

También llegaron unos 12,000 europeos, principalmente de los países mediterráneos: Portugal, España, Francia, Italia, Grecia, así como algunos armenios. Aunque integraban la nómina de plata, recibían mejor trato que los antillanos y cobraban salarios jugosos. El número de panameños que trabajó durante los años de construcción del Canal nunca superó el medio millar y quedaron asimilados al ***silver roll.***

En definitiva, los norteamericanos organizaron en la Zona del Canal una sociedad basada en la discriminación y la segregación raciales a imitación de lo que imperaba en el sur de los Estados Unidos. En consecuencia, los servicios e instalaciones de los blancos estadounidenses estaban vedados para los negros, que permanecían marginados de las actividades y de la vida de los hombres del ***gold roll.***

Por último, cabe señalar que los norteamericanos invirtieron en la obra del Canal, cuya longitud es de 80 kilómetros, la suma de 352 millones de dólares, incluyendo el pago de los 10 millones entregados a Panamá como compensación, según los términos del Tratado Hay-Bunau Varilla, así como los 40 millones pagados a la Nueva Compañía francesa. Mas si tomamos en cuenta lo invertido por los franceses desde 1881, es decir, 287 millones de dólares,

el Canal de Panamá terminó costando aproximadamente 639 millones de dólares. Su costo en vidas humanas, durante la etapa norteamericana fue de 5,609 y de estas no menos de 4,500 fueron trabajadores negros. Murieron 350 estadounidenses blancos. Si le sumamos los fallecidos en la época de los franceses, el total podría llegar a los 25,000. Según McCullough, esto equivale a 500 muertos por cada kilómetro del Canal. Con este elevado precio en vidas y dinero, el sueño de siglos por fin pudo convertirse en realidad.

BIBLIOGRAFÍA

1. ABBOT, Willis J.: **Panama and the Canal in picture and prose**. Syndicate Publishing Company, London, New York, Toronto, 1914.

2. ALFARO, Ricardo J.: **Vida del General Tomás Herrera**. Prólogo de Guillermo Andreve. Universidad de Panamá. Panamá, 1960. Estudio Preliminar de Argelia Tello Burgos. Editorial Universitaria. Panamá, 1982.

3. ARAÚZ, Celestino Andrés: **Justo Arosemena ante el expansionismo de los Estados Unidos**. Cuadernos de Extensión No.1, Vicerrectoría de Extensión, Universidad de Panamá. 1996.

4. ARAÚZ, Celestino Andrés; PIZZURNO, Patricia: **Relaciones entre Panamá y los Estados Unidos (Historia del Canal Interoceánico desde el siglo XVI hasta 1903)** Tomo 1. Biblioteca de la Nacionalidad. Autoridad del Canal de Panamá. 1999.

5. ARAÚZ, Celestino Andrés; PIZZURNO, Patricia: **Un Siglo de Relaciones entre Panamá y los Estados Unidos. 1903-2003**. Tomo 1. Edición Conjunta Conmemorativa del Centenario de la República de Panamá. Editorial Libertad Ciudadana y Comisión Universitaria del Centenario de la República. Panamá, 2003.

6. ARAÚZ, Celestino Andrés; PIZZURNO, Patricia: "La Construcción del Canal de Panamá: 1904-1914"; **Mesoamérica**. Año 24, No.45, Enero-Diciembre de 2003. Plumsock Mesoamerican Studies, Centro de Investigaciones Regionales Mesoamérica, 2003.

7. AROSEMENA, Justo: "Examen sobre franca comunicación entre los dos océanos"; Imprenta de J.O. Cualla. Bogotá, 1846. Reproducido en **Lotería. Suplemento Especial**. Volumen 1, No.7, Mayo de 1964.

8. AROSEMENA, Justo: **El Estado Federal de Panamá**. Editorial Universitaria. Panamá, 1982.

9. AROSEMENA, Mariano: **Apuntamientos Históricos (1801-1840)**. Bibliografía del autor, notas e índices de Ernesto J. Castillero R. Biblioteca de Autores Panameños No.1. Publicaciones del Ministro de Educación. Panamá, R. De P. 1949. Segunda edición. Prólogo de Celestino Andrés Araúz. Biblioteca de la Nacionalidad. Autoridad del Canal de Panamá. Panamá, 1999.

10. **Historia y Nacionalidad.** Estudio Preliminar de Argelia Tello Burgos. Editorial Universitaria. Panamá, 1979.

11. **Atlas de mapas antiguos de Colombia. Siglos XVI a XIX.** Cuarta edición. Litografía. Arco. Bogotá, Colombia, 1997.

12. BENNET, IRA E.: **History of the Panama Canal. Its Constructions and Builders.** Builders's
Edition. Historial Publicity Company. District National Bank Building. Washington D.C., 1915.

13. CASTILLERO REYES, Ernesto: **Historia de la Comunicación Interoceánica y de su influencia en la formación y desarrollo de la entidad panameña**. Panamá, 1941.

14. CLARE Hijo, Horacio: **Correspondencia y otros documentos del Gral. Tomás Herrera**. Fundación Internacional José Gabriel Duque. Editora La Estrella de Panamá. Panamá, 1963.

15. DÉNAIN, A.: **Ensayo sobre los intereses políticos y comerciales del Istmo de Panamá**. Panamá por José María Bermúdez, 1844.

16. DUVAL Jr., Miles P.: **Cádiz a Catay. La historia de la larga lucha diplomática por el Canal de Panamá**. Prólogo de Carlos Manuel Gasteazoro. Editorial Universitaria. Panamá, 1973. Segunda Edición. Panamá, 1995.

17. **El Reino de Tierra Firme. Testimonios documentales del Panamá Hispano.** Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Secretaría de Estado de Cultura. Museo del Canal Interoceánico de Panamá. Mayo-Junio de 2001.

18. FERNÁNDEZ de OVIEDO, Gonzalo: **Historia General y Natural de las Indias, Islas y Tierra-Firme del Mar Océano** . Tomo segundo de la segunda parte. Publicad por la Real Academia de la Historia. Madrid, 1833.

19. **Sumario de la Natural Historia de las Indias**. Biblioteca Americana. Fondo de Cultura Económica. México. Buenos Aires, 1960.

20. FLOYD, Troy S.: **La Mosquitia un Conflicto de Imperios**. Centro Editorial San Pedro Sula, Honduras, 1990.

21. GAUSE, Frank; CARR, Charles C.: **The Story of Panama. The New Route to India**. Silver Burdett and Company. Boston, New York, Chicago, 1912.

22. GUTIÉRREZ, Samuel: **Arquitectura de la Época del Canal 1880-1914 y sus paralelos norteamericanos, franceses y caribeños.** Editorial universitaria. Panamá, 1984.

23. **Histoire Naturelle Des Indes. The Drake Manuscript in the Pierpont Morgan Library.**
W.W. Norton & Company. New York, London, 1996.

24. INCER, Barquero, Jaime: **Viajes, rutas y encuentros 1502-1838**. Libre colección V Centenario San José, Costa Rica, 1993.

25. **Descubrimiento, conquista y exploración de Nicaragua**. Colección Cultural de Centroamérica. Serie Cronistas No.6. Managua, 2002.

26. JAÉN SUÁREZ, Omar: **Geografía de Panamá**. Estudio Introductorio y Antología. Tomo 1. Biblioteca de la Cultura Panameña. Universidad de Panamá, 1985.

27. **La población del Istmo de Panamá. Estudio de Geohistoria**. Agencia Española de Cooperación Internacional. Madrid, 1998.

28. KAPP, Kitts, (Capt.): **The Early Maps of Panama**. K. S. Kapt Publications. No.73. North Berd, Ohio, 1971.

29. MACK, Gerstle: **La Tierra Dividida. Historia del Canal de Panamá y otros proyectos del Canal Ístmico**. Prólogo de Carlos Manuel Gasteazoro. Editorial Universitaria. Panamá, 1971, 1978, 1993.

30. McCULLOUGH, David: **El cruce entre dos mares. La creación del Canal de Panamá**. Lasser Press Mexicana S.A. México 1979. Editorial Espasa Calpa S.A. Madrid, 2004.

31. **Obras Hidráulicas en América Colonial.** Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente. Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo. Madrid, 1993.

32. PAPONOT, Félix: **Achévement Du Canal de Panama. Étude Technique Et Financiere**. Paris Libraire polytechnique Baudry et, Cie, Editeurs. 1888.

33. PÉREZ, Modesto y MOUGUÉS, Pablo: **Los precursores españoles del Canal** Interoceánico. Perlado, Páez y Compasa (Sociedad en Comandita). Sucesores de Hernando Arenal II y Quintana, 31 y 33. Madrid , S.T.

34. PERIS MENCHETA, Francisco: **De Madrid a Panamá**. Madrid. Antonio de San Martín Editor, 1886.

35. PREBBLE, John: **The Darien Disaster**. London. Secker & Warbury, England, 1968.

36. SANCHIZ y BASADRI: **Una visita a las obras del Canal de Panamá**. Madrid. Imprenta de E. Maroto y Hermano. 1886.

37. TELLO BURGOS, Argelia: **Escritos de Justo Arosemena**. Estudio Introductorio y Antología. Biblioteca de la Cultura Panameña. Tomo 8. Universidad de Panamá, Panamá, 1985.

38. TACK, Juan Antonio, (Coordinador): **El Canal de Panamá**. Tomo 16. Universidad de Panamá, Instituto del Canal de la Universidad de Panamá, Editorial Universitaria "Carlos Manuel Gasteazoro". Panamá, 1999.

39. LLOA, Antonio y SANTACILIA, Jorge Juan: **Relación Histórica del Viaje a la América Meridional**. Primera parte, Tomo primero. Impreso de orden del rey nuestro señor en Madrid por Antonio Marín, año de M.OCC.XLVIII. Edición facsímil. Fundación Universitaria Española. Madrid, 1978.

40. ZAPATERO, Juan Manuel: **Historia del Castillo San Lorenzo El Real de Chagre**. Servicio Histórico Militar. Biblioteca CEHOPU. Comisión de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo, Madrid, 1985.


ASAMBLEA NACIONAL
PRO MUNDI BENEFICIO
Conferencias
PANAMA

ASAMBLEA NACIONAL

PRO MUNDI BENEFICIO

PANAMA

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

*Rafael Ruiz De Lira**

Metetí, Darién, 25 de mayo de 2013

I. 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 bajomedieval 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 ara 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 esta 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

*Doctor en Historia y Geografía, Universidad Complutense de Madrid, Profesor e historiador.

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 del 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 Mediterráneo 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 del 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 pasó 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, emprendedor, 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 con Portugal. Por este tratado, quedaron reconocidas las pretensiones portuguesas sobre la costa africana y las islas de Azores, Madeira y Cabo Verde. El Tratado de Alcaçovas favorecía netamente a Portugal, que pronto emprendió su etapa descubridora hacia las Indias orientales, China 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 solo 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 esta.

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, honores y gloria –neta influencia de la compleja concepción bajo medieval arraigada en la mentalidad española unidas 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 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 Éufrates, 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 aun 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.

Solo en 1507 con el mapa de Martin 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, Teodore de Bry reflejaba en su mapamundi el mar del Norte y el mar del Sur bañando las costas de 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 y la Geometría y 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 estos, 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 Gutemberg, 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 I: 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). Este 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 II: Los viajes pos colombino

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 poscolombinos*, 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 Álvares 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 poscolombinos.*
Uno de estos primeros *Viajes poscolombinos* 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.

Losrecienteseimportantesdescubrimientos 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. Esta 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 Africa, 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 de

1499. Este viaje tuvo como consecuencia la exploración de las costas venezolanas, de las que Vespucio creía que eran *"tierra firme del confín 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 hacía 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 de 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 solo 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 del Yucatán. La Junta de Navegantes de Burgos tuvo mayor importancia que la de Toro, por la relevancia de sus acuerdos. Entre estos 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 de 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. Este 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 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 realizado 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 descubierto 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 Finisterre, 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 solo 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 epoca 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 clave 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 Especería.

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, 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 que 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 aun 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 sus gentes, de todas las etnias y 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 ustedes., 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 Americo Vespucio) y que fue recogido por el cosmógrafo Martin Waldseemüller en su Mapa de 1507, en el 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 qué 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 realidad, 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.

Legislación al día

ASAMBLEA NACIONAL

PRO MUNDI BENEFICIO

PANAMA

RESUMEN DE LA LEY 7
De 5 de marzo de 2013

Que establece el marco regulatorio para la esterilización femenina

El propósito de esta Ley es reconocer la esterilización como un derecho personalísimo y voluntario de la mujer y establecer el marco regulatorio que legaliza el procedimiento quirúrgico de esterilización en los centros hospitalarios públicos del país.

Para los fines de la Ley, se define la esterilización femenina como "la ligadura de las trompas de Falopio por medios quirúrgicos u otros análogos que produzcan los mismos efectos."

La Ley también permite que los hombres, mayores de edad, puedan solicitar la esterilización gratuita en los centros de salud públicos, mediante el procedimiento denominado vasectomía, que consiste en la sección y ligadura de los conductos deferentes y que impide que el semen eyaculado contenga espermatozoides.

El procedimiento será accesible para todas las mujeres mayores de veintitrés años de edad y con dos hijos o más. Debe ser solicitado en los centros de salud u hospitalarios del sector público y su práctica será gratuita.

Para realizar el procedimiento quirúrgico se requiere que medie petición voluntaria de la mujer al médico tratante, la recomendación médica y la prueba de no embarazo. Si la mujer padece de alguna enfermedad mental acreditada, deberá constar la solicitud médica, del tutor o de la persona legalmente responsable de la mujer.

El procedimiento no se realizará si existe un desistimiento de la mujer, aun antes de que concluya la intervención médica. Tampoco se continuará con el procedimiento si no hay prueba de que la mujer ha sido informada sobre otros métodos anticonceptivos por personal de salud.

En cuanto a la prueba del consentimiento informado, la Ley establece que debe acreditarse en formulario firmado por el paciente en el que conste que se le ha informado que el procedimiento quirúrgico para la esterilización es una cirugía electiva, que existen riesgos de complicaciones y mortalidad, como en toda operación y, además, la advertencia de que, tras la intervención, no podrá tener más hijos permanentemente y que hay un riesgo mínimo de falla que puede resultar en embarazo.

El consentimiento informado también se requerirá para la práctica de la esterilización en caso de una cirugía por cesárea.

RESUMEN DE LA LEY 40
De 11 de junio de 2013

Que crea los Certificados de Pago Negociables del Décimo Tercer Mes

La Ley crea los Certificados de Pago Negociables del Décimo Tercer Mes (CERDEM) como instrumento para liquidar las seis partidas del Décimo Tercer Mes adeudadas a servidores y exservidores públicos, correspondientes a los periodos comprendidos entre diciembre de 1989 y agosto de 1991, en concepto de Décimo Tercer Mes. Los certificados serán emitidos por la Contraloría General de la República.

Para cumplir con sus fines, los CERDEM serán pagaderos en efectivo en el Banco Nacional de Panamá y las utilidades de la enajenación que produzcan los certificados están exentas del impuesto sobre la renta.

Los documentos negociables serán nominativos y pagaderos al vencimiento. La Ley determina que habrá dos fechas de vencimiento, así: los certificados que cubran el pago de la partida del Décimo Tercer Mes de diciembre de 1989 serán pagaderos el 15 de octubre de 2015 y los certificados correspondientes a las partidas del Décimo Tercer Mes de los años 1990 y 1991 serán pagaderos el 15 de octubre de 2016.

Los certificados no serán gravables ni embargables, pero podrán ser transferidos mediante endoso cuantas veces se requiera. Además se permite que sean empleados como garantía para el cumplimiento de cualquiera obligación, transacción bancaria o fianza contractual con el Estado sirven como garantía judicial y es posible cobrarlos en efectivo mediante su venta a personas naturales o jurídicas.

Igualmente, pueden ser utilizados para cubrir deudas en instituciones gubernamentales de carácter financiero, como la Caja de Seguro Social, Caja de Ahorros, Banco Hipotecario Nacional, Banco Nacional de Panamá, Banco de Desarrollo Agropecuario, Instituto de Seguro Agropecuario, Instituto de Acueductos y Alcantarillados Nacionales, Autoridad de Aseo Urbano y Domiciliario e Instituto para la Formación y Aprovechamiento de Recursos Humanos.

Los certificados serán aceptados al 100% de su valor original, como pago de cuentas a la cartera morosa o a la cartera hipotecaria morosa que se refleje hasta el 31 de diciembre de 2012.

RESUMEN DE LA LEY 46
De 17 de julio de 2013

General de Adopciones de la República de Panamá

Propósitos de la Ley

El propósito general de esta Ley es aplicar nuevos parámetros en la adopción de personas menores de edad, declaradas en estado de adoptabilidad, previa resolución judicial. Entre sus objetivos específicos, la Ley pretende:

1. Restituir el derecho a la convivencia familiar del menor y adolescente al cual se le haya privado de este derecho.

2. Proteger al menor y adolescente de la separación innecesaria de su familia biológica nuclear y de su familia consanguínea.

3. Facilitar la colocación permanente del menor y adolescente con familiares o con padres adoptivos que puedan brindarles amor, seguridad, cuidado y apoyo.

4. Orientar a los progenitores al tomar la decisión de dar su consentimiento para la adopción.

5. Brindar a los futuros padres adoptivos toda la información disponible del menor o adolescente que les ha sido asignado para aceptarlo o rechazarlo.

6. Proteger la confidencialidad de las partes.

7. Prevenir el tráfico y la trata ilegal de menores y adolescentes.

Autoridad competente

La norma designa a la Secretaría Nacional de Niñez, Adolescencia y Familia como la autoridad en materia de protección al derecho a la convivencia familiar, hogares sustitutos y adopciones nacionales e internacionales. Como entidad competente, deberá supervisar y acreditar a los organismos no gubernamentales nacionales en materia de adopción internacional. Además, deberá completar las etapas previas y posteriores a la adopción, mantener un banco de datos de personas adoptantes idóneas y presentar informes de seguimiento posadoptivo al juez, entre otras.

La Secretaría Nacional de Niñez, Adolescencia y Familia otorgará una idoneidad para ser familia acogente, la cual durará tres años; estas personas deben poseer comprobadas condiciones afectivas, sociales, morales y de salud física y psicológica, así como disponer de los recursos indispensables para garantizar al niño, niña o adolescente colocado en su hogar la satisfacción de sus necesidades

básicas. Dicha institución tendrá un periodo de evaluación el cual es de quince días calendario como máximo.

Luego de ser declarados idóneos, los solicitantes serán incorporados al banco de datos de familias acogentes de la Secretaría y será esta, mediante juez, la que solicitará la colocación del menor de acuerdo con el orden cronológico de la base de datos y contexto cultural del niño, niña y adolescente y según la disponibilidad de la familia.

Principios fundamentales de la adopción

La Ley establece que la adopción debe regirse por los siguientes principios:

1. Interés superior del menor y adolescente, el cual tiene por objeto, entre otros, asegurar que se respete su derecho a la familia y a la convivencia familiar.

2. Es la última medida de protección que se aplicará para el restablecimiento del derecho a la familia del niño, niña y adolescente.

3. Primacía de la adopción nacional sobre la internacional.

Establece, asimismo, como principio fundamental, que los menores tienen derecho a vivir, crecer y a ser educados y atendido bajo la orientación y responsabilidad de su familia biológica nuclear o consanguínea; en razón de lo cual, de ser necesaria una adopción, esta deberá ser ordenada mediante resolución judicial motivada, caso en el cual el menor tendrá derecho, en todo tiempo, a conocer sus orígenes.

Solicitud de pérdida definitiva de la Patria Potestad

La Ley regula el proceso administrativo para solicitar la pérdida definitiva de la patria potestad, para lo cual establece el deber de los directores de las entidades de protección, dedicadas a brindar servicio de acogimiento temporal, de salud y hospitalario, de informar a la Secretaría sobre los menores o adolescentes en presunta privación del derecho a la familia en un plazo máximo de veinticuatro horas de conocido el hecho, a fin de que se adopten las medidas necesarias para el inicio de las investigaciones de alternativa dentro de la familia consanguínea o la declaratoria de adoptabilidad.

En los casos de menores de padres desconocidos, la Secretaría tendrá sesenta días calendario para abrir el expediente, investigar y preparar la solicitud de declaración de estado de adoptabilidad.

Una madre podrá expresar su decisión de entregar en adopción a su hijo o hija que esté por nacer, comunicándose con la Secretaría, donde se someterá a un programa de orientación con el objeto de asesorarla acerca de los principios, los derechos y las consecuencias de la adopción, luego se iniciará la investigación de la familia consanguínea antes del nacimiento. La madre biológica podrá

desistir del procedimiento de adopción hasta sesenta días posteriores al nacimiento del niño o la niña.

Una vez recibida dicha notificación, la Secretaría tendrá dos días hábiles para abrir el expediente y solicitar el árbol genealógico al Registro Civil. A partir de su recepción, la Secretaría tendrá treinta días calendario para finalizar dicha investigación y la elaboración del informe escrito. Al finalizar el periodo de treinta días calendario, la Secretaría tendrá tres días hábiles para preparar la solicitud motivada de la declaratoria de estado de adoptabilidad.

La solicitud motivada de pérdida definitiva de la patria potestad será admitida mediante auto dentro de los dos días hábiles siguientes en el cual se establecerá fecha para la celebración de la audiencia oral dentro de los veinticinco días hábiles siguientes a la presentación de la solicitud.

El auto será notificado personalmente y se le otorga a cada parte tres días hábiles para aducir pruebas y objetar las presentadas. A la audiencia deberán comparecer los representantes del Ministerio Público, el defensor de oficio del menor o adolescentes, los parientes del menor o adolescente, en los casos en que estos sean los que soliciten la pérdida definitiva de la patria potestad.

La decisión de fondo del juez es recurrible ante el Tribunal Superior de Niñez y Adolescencia y será concedido en el efecto suspensivo. Todas las otras decisiones del juez son susceptibles de reconsideración. La apelación podrá realizarse en el acto de la notificación y deberá sustentarse dentro de los tres días hábiles siguientes a la notificación de la decisión de fondo. Igual término tendrá la parte que se oponga a la apelación para presentar su oposición a la apelación, término que correrá desde que sustente el apelante.

Una vez recibida la sustentación, el juez de primera instancia deberá remitir el recurso al Tribunal Superior de Niñez y Adolescencia, en donde una vez adjudicado el expediente al magistrado ponente, se procederá al saneamiento y, en caso de proceder su admisión, lo remitirá al Ministerio Público para que emita concepto en un término no mayor de tres días hábiles al recibo del expediente. En caso de que el Ministerio Público no emita concepto en el término establecido, deberá remitir el expediente al Tribunal Superior para resolverlo.

El magistrado ponente contará con cinco días hábiles para elaborar su proyecto y pasarlo al resto de los magistrados, los cuales contarán con tres días hábiles para su lectura y dos días más para cada magistrado en caso de haber observaciones.

Reglas especiales para la adopción

La Ley establece que podrá ser adoptada la persona menor de dieciocho años que haya sido declarada en estado de adoptabilidad y que puede ser adoptante, toda persona mayor de edad legalmente capaz y en

pleno ejercicio de los derechos civiles y políticos y el hombre y la mujer unidos en matrimonio por un periodo mínimo de dos años o en unión de hecho.

La Ley regula tres tipos de adopciones:

1. Nacional, la que tiene lugar cuando las personas solicitantes sean panameñas con domicilio habitual en el territorio nacional o extranjeras con más de dos años con domicilio habitual en el país con visa de residente permanente.

2. Internacional, la que ocurre cuando las personas solicitantes, nacionales o extranjeras, tengan su domicilio habitual en un país distinto al del menor o adolescente adoptado y, especialmente, cuando el menor o adolescente con residencia habitual en un país va a ser desplazado a otro país después de su adopción o para constituir la adopción en otro país.

3. Del hijo o hija de cónyuge, la que ocurre cuando el cónyuge o conviviente en unión de hecho presente solicitud después de una convivencia familiar por un periodo mínimo de dos años en el caso de los matrimonios o mínima de cinco años en el caso de la unión de hecho comprobada mediante los medios comunes de prueba.

La persona adoptante debe poseer comprobadas condiciones afectivas, sociales, morales y de salud física y psicológica, así como disponer de los recursos indispensables para garantizar a la persona adoptada la satisfacción de sus necesidades básicas.

No se podrá adoptar el pariente en línea recta o hermano de la persona que se va a adoptar.

Se establece, además, que entre la persona adoptante y la persona adoptada deberá existir una diferencia de edad no menor de dieciocho años y no mayor de cuarenta y cinco años. En el caso de las adopciones conjuntas, la diferencia de edad se aplicará al cónyuge o conviviente que tenga menor edad.

Cuando se trate de adoptar al hijo o hija del cónyuge o del conviviente en unión de hecho, la diferencia de edad entre la persona adoptante y la persona adoptada debe ser por lo menos de diez años.

El vínculo jurídico familiar creado por la adopción es definitivo, indivisible, irrenunciable e irrevocable. La muerte del adoptante o los adoptantes no restablece la patria potestad o relación parental de la madre o el padre biológicos del adoptado. La adopción, por tanto, extingue el parentesco entre el adoptado y los miembros de su familia biológica nuclear o consanguínea.

La filiación por adopción se constituye a través de resolución judicial dictada con la comparecencia personal de los interesados, del Ministerio Público, del defensor del menor, de la Secretaría Nacional de Niñez, Adolescencia y Familia y del representante legal del hogar sustituto institucional

donde esté albergado el menor adoptado.

La adopción solo podrá ser revertida mediante acción de nulidad declarada judicialmente a solicitud del adoptado, del Ministerio Público o del defensor de oficio del menor, por violación de derechos o graves inobservancias de normas sustantivas y procesales.

Etapas de la adopción

El procedimiento de adopción comprende las siguientes etapas:

Preadoptiva de evaluación

Preadoptiva de asignación

Preadoptiva de acogimiento

Constitución de la adopción

Posadoptiva de seguimiento

El procedimiento preadoptivo de la adopción se inicia con la recepción, por la Secretaría Nacional de Niñez, Adolescencia y Familia, de la resolución judicial que decreta la pérdida definitiva de la patria potestad de los padres biológicos y/o la no existencia de alternativa familiar consanguínea, declarando su estado de adoptabilidad.

La Secretaría, dentro de los tres días hábiles siguientes al recibo de la solicitud, procederá a su admisión, mediante proveído de mero obedecimiento, y con este inicia la ***etapa preadoptiva.***

En esta etapa, el equipo técnico deberá hacer evaluaciones preadoptivas, podrá realizar visitas domiciliarias, entrevistas y pruebas psicológicas a los solicitantes, así como otras investigaciones psicosociales que sean necesarias para ampliar los informes aportados. Esta etapa tiene un término máximo de dos meses, contados a partir de la admisión de la solicitud de adopción. Durante este periodo, los adoptantes asistirán a la escuela para padres adoptivos.

Las personas solicitantes de adopción que han sido declaradas idóneas serán incorporadas al Banco de Datos de Personas Adoptantes Idóneas.

Luego de la evaluación favorable, la Secretaría Nacional de Niñez, Adolescencia y Familia procederá a dictar resolución motivada, a través de la cual otorga el acogimiento preadoptivo, que tendrá una duración de treinta días calendario.

El acogimiento preadoptivo será supervisado y evaluado por el equipo técnico de la Secretaría y se realizarán tres visitas domiciliarias y las evaluaciones necesarias para comprobar la adaptación del niño, niña o adolescente en el entorno de la futura familia adoptante.

Una vez concluidas las etapas preadoptivas, la Secretaría remitirá al juez formal solicitud de constitución de la adopción, en el periodo de cinco días hábiles siguientes

al término del acogimiento preadoptivo. Recibida la documentación, el juez dictará auto de admisión dentro de los tres días hábiles siguientes, contados a partir del ingreso de la solicitud, en el cual fijará la fecha de audiencia, que deberá celebrarse dentro de los quince días hábiles siguientes, contados a partir de la fecha del auto de admisión de la solicitud.

La audiencia se celebrará con las partes que estén presentes, sin necesidad de nuevo señalamiento. Durante la audiencia de adopción, los sujetos procesales solicitarán o presentarán medios probatorios para su admisibilidad, siendo dicha decisión irrecurrible. El juez deberá pronunciarse sobre la solicitud de adopción en el mismo acto de audiencia y la sentencia se entenderá notificada a las partes que concurran al acto de audiencia.

La ley conceder el derecho a apelar en el acto de notificación o dentro de los dos días siguientes a la notificación. La apelación contra la sentencia de adopción tiene efecto suspensivo. Una vez ingresado el expediente al Tribunal de Alzada, el magistrado ponente lo remitirá al Ministerio Público, que contará con el término de cinco días hábiles para emitir concepto de segunda instancia. El magistrado ponente deberá elaborar el proyecto de sentencia dentro de los diez días hábiles siguientes a la adjudicación de este, y el resto de los magistrados tendrán un término de tres días hábiles cada uno para hacer sus observaciones.

Concedida la adopción, el juez tendrá un término de tres días hábiles, contado a partir de la ejecutoria de la sentencia, para remitir al Registro Civil copia autenticada de esta para su debida inscripción.

Una vez se haya constituido la adopción por resolución judicial, se inicia la etapa posadoptiva, la que consiste en el seguimiento periódico por tres años a la nueva relación familiar. La Secretaría Nacional de Niñez, Adolescencia y Familia será la responsable de realizar el seguimiento periódico cada cuatro meses por el término de tres años.

ASAMBLEA NACIONAL

PRO MUNDI BENEFICIO

PANAMA

CARTA DE VASCO NUÑEZ DE BALBOA AL REY FERNANDO EN 1513

Cristianísimo y muy poderoso Señor:

Principalmente he procurado, por doquiera que he andado que los indios de esta tierra sean muy bien tratados no consintiendo hacerles mal ninguno, tratándoles mucha verdad, dándoles muchas cosas de las de Castilla por atraerlos a nuestra amistad. Ha sido causa tratándoles verdad que he sabido de ellos muy grandes secretos y cosas donde se puede haber muy grandes riquezas en mucha cantidad de oro de donde Vuestra muy Real Alteza será muy servido.

Yo he procurado de nunca hasta hoy haber dejado andar la gente fuera de aquí sin yo ir delante, ora fuese de noche o de día, andando por ríos y ciénagas de esta tierra no crea Vuestra Real Alteza que es tan liviano que nos andamos ahogado, porque muchas veces no acaece ir una legua y dos y tres por ciénagas y agua desnudos y la ropa cogida puesta en la tablachina encima de la cabeza, y salidos de unas ciénagas entramos en otras y andar de esta manera dos y tres y diez días y si la persona que tiene cargo de gobernar esta tierra se descuida con algunas personas y se queda en casa, ninguno lo puede hacer tan bien de los que en su lugar envían con la gente que no haga muchos yerros, por donde da causa a perderse él o todos los que van con él, porque no se les da mucho por lo que cumple a todos y lo que más procuran de hacer es de darse al vicio y excusarse lo más que puedan del trabajo.

Yo, Señor he procurado de continuo de hacer que todo lo que sea habido hasta de lo hacer muy bien repartir, así el oro como guanín y perlas, sacado de los que pertenece a Vuestra muy Real Alteza, como todas las otras cosas, así de ropa como de cosas de comer que el oro, porque teníamos más oro que salud, que muchas veces fue en muchas partes que holgaba más de hallar una cesta de maíz que otro de oro, de tanto certifico a Vuestra muy Real Alteza, porque a la continua nos ha faltado más la comida que el oro, de tanto certifico a Vuestra muy Real Alteza que si yo no hubiera procurado de andar con mi persona delante de todos a buscar los mantenimientos para los que iban conmigo y para los que en esta Villa quedaban, que fuera maravilla quedar ni estar en esta Villa, ninguno ni en esta tierra, si Nuestro Señor milagrosamente, no quisiera obrar de misericordia con nosotros, la maña que he tenido en el repartimiento del oro que se ha tomado ha sido, que se ha dado a los que lo han ido a tomar dando a cada

uno según su persona, quedando todos satisfechos y contentos: de las cosas de comer todas alcanzan parte aunque no vayan a entrar.

Quiero dar cuenta a Vuestra muy Real Alteza de las cosas y grandes secretos de maravillosas riquezas que en esta tierra hay, de que Nuestro Señor a Vuestra muy Real Alteza ha hecho Señor, y a mí me ha querido hacer sabedor y me las ha dejado descubrir primero que a otro ninguno y más por lo cual yo le doy muchas gracias y loores todos los días del mundo y me tengo por el más bienaventurado hombre que nació en el mundo, y pues así Nuestro Señor ha sido servido que por mi mano primero que de otro, se hayan hecho tan grandes principios, suplico a Vuestra muy Real Alteza sea servido que yo llegue al cabo de tan gran jornada como esta debe mandar proveer que para el presente vengan hasta quinientos hombres o más de la isla Española, para que con ellos y con los que acá están conmigo, aunque no son más de ciento para guerra pueda proveer adonde sea menester y entrar la tierra adentro y pasar la otra mar de la parte de medio día.

Muy poderoso Señor, lo que yo con buena industria y mucho trabajo con la buena ventura he descubierto es esto. En esta provincia del Darién hay descubiertas muchas y muy ricas minas, hay oro en mucha cantidad: están descubiertos veinte ríos y treinta que tienen oro salen de una sierra que está hasta dos leguas de esta Villa, va su vía hacia la parte de medio día: los ríos que llevan el oro van hasta dos leguas de esta Villa, hacia el medio día; esta sierra vuelve por la costa abajo hacia el poniente; desde esta Villa para el poniente por esta sierra no se ha visto río de oro ninguno, creo que los hay; yendo este río grande de San Juan arriba hasta treinta leguas sobre la mano derecha está una provincia que se dice de Abanumaqué que tiene muy grande disposición de oro, tengo nueva muy cierta que hay en ella ríos de oro muy ricos: lo sé de un hijo del cacique de aquella provincia que tengo aquí, y de otros indios e indias que aquí están de aquella tierra que yo he tomado: yendo este río grande arriba treinta leguas sobre la mano izquierda entra un río muy hermoso y grande. Lo que por esta costa abajo hacia el poniente hay es que yendo veinte leguas de aquí hay una provincia que se dice Careta, hay en ella ciertos ríos que tienen oro, lo sé de algunos indios e indias que aquí están en esta Villa no se han ido a bajar por no alborotar la tierra que está de paz porque somos pocos hasta que haya más gente; yendo más la costa abajo hasta cuarenta leguas de esta Villa entrando la tierra adentro hasta doce leguas está un Cacique que se dice Comogre, y otro que se dice

Pocorosa, están tan cerca de la mar el uno como el otro, tienen mucha guerra los unos con los otros, en toda la tierra tiene cada uno de ellos un pueblo y dos a la costa de este mar, de donde se mantienen de pescado la tierra dentro; en casa de estos dos Caciques me certificaron los indios que hay ríos de oro muy ricos, estan a una jornada de este cacique Pocorosa unas sierras las más hermosas que se han visto en estas partes, son sierras muy claras sin ningún monte, salvo alguna arboleda que está por algunos arroyos que descienden de las sierras. Están allí en aquellas sierras ciertos Caciques que tienen oro en mucha cantidad en sus casas; dicen que los tienen todos aquellos Caciques en las barbacoas como maíz, porque es tanto el oro que tienen que no lo quieren tener en cestas, dicen que todos los ríos de aquellas sierras que tienen oro, y que hay granos muy gordos en mucha cantidad: la manera como se coge es que lo ven estar en el agua y lo apañan y lo echan en sus cestas; asimismo, lo cogen en los arroyos desde que están secos, y para que Vuestra muy Real Alteza de las cosas de aquellas le envío un indio errado de los de aquella tierra que lo ha cogido él muchas veces: esto no lo tenga Vuestra muy Real Alteza a cosa de burla porque de verdad yo estoy bien certificado de muchos indios principales y caciques. Yo Señor he estado bien cerca de aquellas sierras hasta una jornada, no he llegado a ellas porque no he podido a causa de la gente, porque llega hombre hasta donde puede y no hasta donde quiere, por el canto de aquellas sierras van unas tierras muy llanas, van la vía de hacia la parte de medio día, dicen los indios que está la otra mar de allí tres jornadas: dícenme todos los caciques y los indios de aquella provincia de Comogre que hay tanto oro cogido en piezas en casa de los caciques de la otra mar que nos hacen estar a todos fuera de sentido; dicen que hay por todos los ríos de la otra costa oro en mucha cantidad y en granos muy gordos dicen que a casa de este Cacique Comogre vienen indios de la otra mar en canoas por un río que llegan a casa del cacique Comogre y traen oro de minas por fundir en muy gordos granos y mucho: el rescate que les dan por el oro es ropa de algodón e indios e 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; dícenme que la otra mar es muy buena para navegar en canoas porque está muy mansa a la continua, que nunca nada brava como la mar de esta banda según 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 de ellas los Caciques y que también las tienen todos los indios e indias generalmente, este río que va desde este Cacique Comogre a la otra mar, antes que

llegue allá se hace tres brazos y cada uno de ellos entra por sí en la otra mar; dicen que por el brazo que entra hacia el Poniente vienen las perlas a rescatar en canoas a casa del cacique Comogre; dicen que el brazo que entra hacia el Levante entran las canoas con oro por todas partes que es cosa increíble y sin ninguna comparación y pues, que de tan gran tierra adonde tanto bien hay Nuestro Señor le ha hecho Señor no la debe de echar en olvido, que si Vuestra muy Real Alteza es servido de me dar y enviar gente, yo me atrevo a 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 Real Majestad es servido para en las cosas que acá son menester de hacer, déjeme Vuestra muy Real Alteza el cargo.

Muy poderoso Señor una merced quiero suplicar a Vuestra Alteza me haga porque cumple mucho a su servicio, y es que Vuestra Alteza mande que ningún Bachiller en Leyes ni otro ninguno sino fuere de Medicina pase a estas partes de la tierra firme so una gran pena que Vuestra Alteza para ello mande proveer, porque ningún Bachiller acá pasa que no sea diablo y tienen vida de diablos, y no solamente ellos son malos más aún hacen y tienen forma por donde haya mil pleitos y maldades."

LEY 27 DE 1937
(DE 28 DE ENERO)

por la cual se crea la condecoración Nacional de la "Orden de Vasco Núñez de Balboa"

La Asamblea Nacional de Panamá

Decreta:

Artículo 1° Créase una Condecoración nacional que se denominará "Orden de Vasco Núñez de Balboa", la cual otorgará el Poder Ejecutivo por conducto de la Secretaría de Relaciones Exteriores y Comunicaciones a los que hayan prestado servicios importantes al país o que en el campo de las letras, las ciencias y las artes se hayan distinguidos por obras o trabajos de reconocido valor y positivo beneficio para la comunidad y progreso general, y a los extranjeros a quienes el Poder Ejecutivo considere acreedores a esta distinción.

Artículo 2° La concesión de la condecoración no se efectuará sin antes someterla a la consideración de un Consejo de la Orden, que estudiará cuidadosamente si el que la va a recibir es merecedor a ella e informará al respecto. Este Concejo se compondrá del Secretario de Relaciones Exteriores y Comunicaciones que lo prescindirá, el Rector de la Universidad y de los Presidentes de la Sociedad Bolivariana de Panamá, de la Academia Panameña de la Lengua y de La Academia Panameña de la Historia.

Artículo 3° "La Orden de Vasco Núñez de Balboa" no se concederá en ningún caso por servicios políticos o personales.

Artículo 4° Autorízase al Poder Ejecutivo para reglamentar ampliamente esta ley en todos sus detalles.

Artículo 5° Vótase una partida hasta de dos mil balboas (B/. 2,000.00), que se incluirá en el presupuesto de Rentas y Gastos de la actual vigencia, para el cumplimiento de esta ley.

Dada en la ciudad de Panamá, a los veintisiete días del mes de enero del año de mil novecientos treinta y siete.

El Presidente. M. Everardo Duque

El Secretario, Daniel P. Barrera

Republica de Panamá, --- Poder Ejecutivo Nacional --- Panamá Enero 28 de 1937.

LEY NÚMERO 94
(DE 1ª DE JULIO DE 1941)
Por el cual se crea la condecoración de la Orden de Vasco Núñez de Balboa.

La Asamblea Nacional de Panamá

Decreta:

Artículo 1° Créase una condecoración nacional que se denominará Orden de Vasco Núñez de Balboa, la cual otorgará el Poder Ejecutivo por conducto del Ministerio de Relaciones Exteriores a los nacionales que hayan prestado servicios al país o que en el campo de las letras, las ciencias y las artes se hayan distinguido por obras o trabajos de reconocidos valor y positivo beneficio para la comunidad y el progreso general, y a los extranjeros a quienes el Poder Ejecutivo considere acreedores a esta distinción.

Artículo 2° La Orden Vasco Núñez de Balboa no se concederá en ningún caso por servicios políticos o personales.

Artículo 3° La concesión de la condecoración no se efectuará sin antes someterla a la condecoración del Consejo de la Orden, que estudiará cuidadosamente si el que la va a recibir es merecedor a ella e informará al respecto.

Artículo 4° El consejo de la Orden de Vasco Núñez de Balboa lo constituirán: el Ministerio de Relaciones Exteriores, quien lo presidirá: el Rector de la Universidad Nacional, y el Presidente de la Corte Suprema de Justicia. El Secretario del Ministerio de Relaciones Exteriores será el Secretario del Consejo.

Artículo 5° El Presidente de la República tendrá el título de Gran Maestro de la Orden y el Ministerio de Relaciones Exteriores será el de Gran Canciller de la misma.

Artículo 6° LA ORDEN DE VASCO NÚÑEZ DE BALBOA se otorgará por el Poder Ejecutivo por conducto del Ministerio de Relaciones Exteriores, previa consideración del Consejo de la Orden, que examinará si la persona a quien quiere otorgar es merecedora de dicha distinción.

Artículo 7° LA ORDEN DE VASCO NÚÑEZ DE BALBOA tendrá cinco grados a saber:

1) Gran Cruz Extraordinaria

2) Gran Cruz

3) Gran Oficial

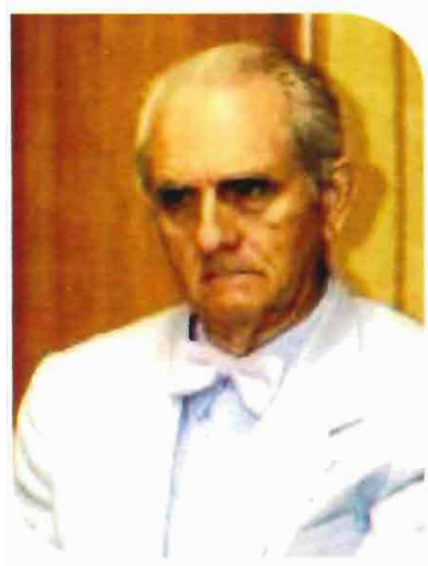
4) Comendador

5) Caballero

Artículo 8° La Gran Cruz Extraordinaria: se concederá exclusivamente a los Jefes de Estado y a los Embajadores.

La Cruz de Gran Oficial a los Enviados Extraordinarios y Ministerios Plenipotenciarios. Miembros de cuerpo Legislativos, Generales, Contra-almirantes y

Jorge Conte Porras
(Banquero e historiador)



Nació en Penonomé, provincia de Coclé el 24 de diciembre de 1929. Falleció en mayo del 2006.

Realizó estudios de Administración Pública, en la Universidad de Panamá y de Postgrado en el Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey (México). Fue autor de una nutrida obra en el campo de la historia nacional. Entre sus trabajos más conocidos se encuentran las biografías de Arnulfo Arias Madrid, Enrique A. Jiménez, Belisario Porras y Victoriano Lorenzo. Publicó además, Panameños ilustres; La rebelión de las esfinges (o historia del movimiento estudiantil panameño); Memorias del Banco Nacional de Panamá (1904-1954), Colección numismática panameña; El crédito, la banca y la moneda panameña; Calendario histórico de la nacionalidad; Balance general de valores humanos (o historia del Banco Nacional de Panamá); Diccionario biográfico de Panamá; Antología de la ciudad de Panamá (en colaboración con Reina Torres de Araúz); Del Tratado Hay-Bunau Varilla a los Tratados Torrijos Carter; Historia del Tribunal Electoral; Fue un entusiasta y dedicado investigador de nuestro devenir histórico y desarrolló con responsabilidad ciudadana el periodismo cultural con énfasis en la vida pública de los panameños que contribuyeron con sus ejecutorias a fortalecer la nacionalidad.

Miembro de la Academia Panameña de la Historia (1981) y miembro del Consejo Editorial y editor de la Revista Lotería. (Tomado de: Conte Porras, Jorge. Historia de Panamá y sus protagonistas: una visión de la historia nacional desde el período precolombino hasta finales del siglo XX / Jorge Conte Porras. -- Panamá: Distribuidora Lewis, 1998. -- 335 p. y Ríos Torres, Ricardo Arturo. Las raíces compartidas / Ricardo Arturo Ríos Torres. -- Panamá: Editorial Universitaria, 1993. -- 161 p.).

Debate

Contenido

Palacio Justo Arosemena
Plaza 5 de Mayo
Panamá, República de Panamá
Tel. (507) 512-8111
www.cep@asamblea.gob.pa

CENTRO DE ESTUDIOS PARLAMENTARIOS

ISSN 1681 - 889X