

Araúz, Celestino Andrés. **Un sueño de siglos: El Canal de Panamá.** *En publicación: Revista Tareas no. 123.* CELA, Centro de Estudios Latinoamericanos, Justo Arosemena, Panamá: Panamá. Mayo-agosto. 2006. ISSN 0494-7061

Disponible en la World Wide Web:

<http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/panama/cela/tareas/tar123/02arauz.pdf>

www.clacso.org

RED DE BIBLIOTECAS VIRTUALES DE CIENCIAS SOCIALES DE AMERICA LATINA Y EL CARIBE, DE LA RED DE CENTROS MIEMBROS DE CLACSO

<http://www.clacso.org.ar/biblioteca>

biblioteca@clacso.edu.ar

En búsqueda del "estrecho dudoso"

Desde la época precolombina la privilegiada posición geográfica el 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 Avila 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 travesía 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 Urraca "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.

Alvaro 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 también 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 se 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 ésta última y la Villa de Cruces, a orillas del Chages, 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 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, al 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 1880 y cristalizó, con pleno vigor, en la llamada "batalla de las rutas", en el congreso estadounidense, a principios del siglo 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 ésta, 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 ésta 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 la Indias Occidentales y cuyo primer paso era la captura de Santo Domingo. Al ser derrotados 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 asestar 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 una 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 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 De Fer, miembro de la Academia de Ciencias de Francia. El mismo 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 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 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 Humbolt y el naturalista francés Aimé de Bonpland, 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 equinociales del Nuevo Continente*, Humbolt 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 las mismas, 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 sólo 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, lo 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 éste 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 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 Agustín 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 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, ésta 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 a 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 Estados Unidos. Se inclinaba por "un camino carretero", cuya construcción constaría, 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 cualquier 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 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 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 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 desechara 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 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 la 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 la misma 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 Estados Unidos en el año 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 ambos 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 auto suficiente 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 la 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 1860 e inicios de la de 1870, con tinuaron las exploraciones de los franceses en el Darién, también se le sumaron algunos norteamericanos, entre los que se destacaron Anthonie de Gogorza, Thomas Oliver Selfridge y Edward P. Lull, particularmente después que en 1869, el presidente de 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 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 cual era la mejor ruta para el canal. Por ello, en 1872, el Congreso de Estados Unidos designó la primera Comisión del Canal Istmico, 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 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. Prevalció 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 la 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 periodo 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 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 Estados Unidos para promover su empresa, que como era de esperar, no despertó ningún entusiasmo, si no 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 adoptara 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 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 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, 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 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 de nominada "batalla de las rutas" entre los partidarios de Panamá y Nicaragua. Al principio, triunfó ésta 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 Istmico sólo las valoraba en 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 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, 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 Istmico o Tratado Hay-Bunau Varilla, del 18 de noviembre de 1903, Estados Unidos se comprometió a garantizar y mantener la independencia de la nascente 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 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 Istmico, 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 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. El mismo 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 km²), 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 Istmico 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 sólo 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 que 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 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 éstas 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

- Abbot, Willis J., *Panama and the Canal in picture and prose*, Syndicate Publishing Company, Londres, Nueva York, Toronto, 1914.
- 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.

- Araúz, Celestino Andrés: "Justo Arosemena ante el expansionismo de los Estados Unidos", *Cuadernos de Extensión* N°1, Vicerrectoría de Extensión, Universidad de Panamá. 1996.

- Araúz, Celestino Andrés y Patricia Pizzurno, *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.

- Araúz, Celestino Andrés y Patricia Pizzurno, *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.

- Araúz, Celestino Andrés y Patricia Pizzurno, "La construcción del Canal de Panamá: 1904-1914", *Mesoamérica*, año 24, N°45, enero-diciembre de 2003. Plumsock Mesoamerican Studies, Centro de Investigaciones Regionales Mesoamérica, 2003.

- Arosemena, Justo, "Examen sobre franca comunicación entre los dos océanos", Imprenta de J.O. Cualla, Bogotá, 1846. Reproducido en *Revista Lotería*. Suplemento Especial, volumen 1, N°7, mayo de 1964.

- Arosemena, Justo, *El Estado federal de Panamá*, Editorial Universitaria. Panamá, 1982.

- Arosemena, Mariano, *Apuntamientos históricos (1801-1840)*. Bibliografía del autor, notas e índices de Ernesto J. Castellero R., Biblioteca de Autores Panameños N°1, Publicaciones del Ministerio 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.

- *Historia y nacionalidad*. Estudio Preliminar de Argelia Tello Burgos. Editorial Universitaria, Panamá, 1979.

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

- Bennet, Ira E., *History of the Panama Canal. Its Constructions and Builders*, Builders's Edition, Historical Publicity Company, District National Bank Building, Washington D.C., 1915.

- Castellero Reyes, Ernesto: *Historia de la comunicación interoceánica y de su influencia en la formación y desarrollo de la entidad panameña*, Panamá, 1941.

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

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

- 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 ed., Panamá, 1995.

- *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.

- Fernández de Oviedo, Gonzalo, *Historia General y Natural de las Indias, Islas y Tierra-Firme del Mar Océano*, tomo segundo de la segunda parte, Publicado por la Real Academia de la Historia. Madrid, 1833.

- *Sumario de la natural historia de las Indias*, Biblioteca Americana, Fondo de Cultura Económica, México, Buenos Aires, 1960.
- Floyd, Troy S., *La Mosquitia un conflicto de Imperios*, Centro Editorial San Pedro Sula, Honduras, 1990.
- Gause, Frank y Charles C. Carr, *The Story of Panama. The New Route to India*, Silver Burdett and Company, Boston, New York, Chicago, 1912.
- Gutiérrez, Samuel, *Arquitectura de la época del Canal 1880-1914 y sus paralelos norteamericanos, franceses y caribeños*, Editorial Universitaria, Panamá, 1984.
- *Histoire Naturelle Des Indes. The Drake Manuscript in the Pierpont Morgan Library*, W.W. Norton & Company, New York, London, 1996.
- Incer, Barquero, Jaime, *Viajes, rutas y encuentros 1502-1838*, Libre Colección V Centenario San José, Costa Rica, 1993.
- *Descubrimiento, conquista y exploración de Nicaragua*, Colección Cultural de Centroamérica, Serie Cronistas N°6, Managua, 2002.
- Jaén Suárez, Omar: *Geografía de Panamá. Estudio introductorio y antología*, tomo 1, Biblioteca de la Cultura Panameña, Universidad de Panamá, 1985.
- *La población del Istmo de Panamá. Estudio de Geohistoria*, Agencia Española de Cooperación Internacional, Madrid, 1998.
- Kapp, Kitts, (Capt.), *The Early Maps of Panama*, K. S. Kapt Publications, N°73, North Berd, Ohio, 1971.
- Mack, Gerstle, *La tierra dividida. Historia del Canal de Panamá y otros proyectos del canal istmico*, prólogo de Carlos Manuel Gasteazoro, Editorial Universitaria, Panamá, 1971, 1978, 1993.
- McCullough, David, *El cruce entre dos mares. La creación del Canal de Panamá*, Lasser Press Mexicana S.A., México, 1979, Editorial Espasa Calpe S.A., Madrid, 2004.
- *Obras hidráulicas en América colonial*. Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo, Madrid, 1993.
- Paponot, Félix, *Achèvement Du Canal de Panama. Étude Technique Et Financiere*, París, Librairie Polytechnique Baudry et, Cie, Editeurs, 1888.
- Pérez, Modesto y Pablo Mougués, *Los precursores españoles del canal interoceánico*, Perlado, Páez y Compañía (Sociedad en Comandita), Sucesores de Hernando Arenal II y Quintana, 31 y 33, Madrid , S.T.
- Peris Mencheta, Francisco, *De Madrid a Panamá*, Madrid, Antonio de San Martín Editor, 1886.
- Prebble, John, *The Darien Disaster*, London, Secker & Warbury, England, 1968.
- Sanchiz y Basadri, *Una visita a las obras del Canal de Panamá*, Madrid, Imprenta de E. Maroto y Hermano, 1886.
- Tello Burgos, Argelia, *Escritos de Justo Arosemena. Estudio introductorio y antología*, Biblioteca de la Cultura Panameña, tomo 8, Universidad de Panamá, Panamá, 1985.
- Tack, Juan Antonio, (Coordinador), *El Canal de Panamá*, tomo 16, Instituto del Canal de la

Universidad de Panamá, Editorial Universitaria "Carlos Manuel Gasteazoro", Panamá, 1999.

- Ulloa, Antonio y Jorge Juan Santacilia, *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.

- Zapatero, Juan Manuel, *Historia del Castillo San Lorenzo El Real de Chagres*, Servicio Histórico Militar, Biblioteca CEHOPU, Comisión de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo, Madrid, 1985.

Notas

* Conferencia dictada, el 22 de abril de 2005, en la XXXIX Conferencia Anual de Ejecutivos, CADE 2005, de la Asociación Panameña de Ejecutivos de Empresa (APEDE).

** Historiador, profesor del Departamento de Historia de la Facultad de Humanidades de la Universidad de Panamá.