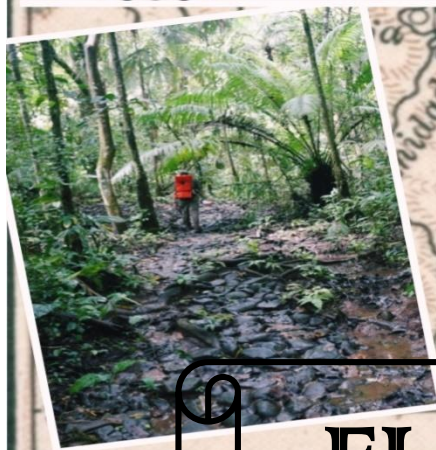
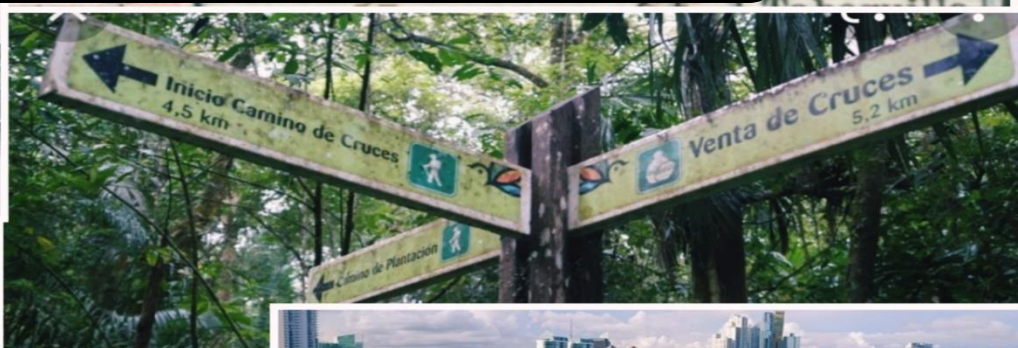




RUTA INTI



EL CAMINO ENTRE DOS MARES.



Participante 210



ÍNDICE.

INTRODUCCIÓN.....	2
CONTEXTO.....	3
CAMINO REAL Y CAMINO DE CRUCES.....	4
FERROCARRIL.....	6
CONSTRUCCIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ.....	8
❖ Canal francés.....	9
❖ Canal americano.....	10
TRABAJADORES ANTILLANOS.....	13
FIGURA DE LA MUJER PANAMEÑA DURANTE ESTOS ULTIMOS 500 AÑOS.....	16
SOCIEDAD PANAMEÑA Y TRABAJADORES.....	16
CONCLUSIÓN.....	17
Bibliografía.....	18

INTRODUCCIÓN.

La construcción del Canal de Panamá, una de las obras de ingeniería más desafiantes e imponentes de la historia. El lugar de tierras más estrecho del planeta. Exploraciones infinitas. Caminos y senderos coloniales. Juegos de poder e influencia de las grandes naciones. El surgimiento de una nación. Todo ello para conseguir la puerta al mundo. Todos los alicientes para ser una gran historia.

Una historia que en este trabajo nos lleva a unos cuantos miles de kilómetros desde el lugar donde se escribe. El protagonista trata de Panamá, un país que desde su “descubrimiento” por parte de la llegada de Colón a las nuevas tierras por entonces desconocidas se convirtió en una pieza clave de juego entre las naciones del viejo mundo y que pasaría en la historia más actual, a ser pieza angular para las poderosas naciones capitalistas.

De igual modo, que las obras de arte nos permiten transportarnos a ese momento en el cual fueron pintadas, lo hace también transitar por un lugar. En este trabajo transitaremos por la historia del Istmo de Panamá de la mano de uno de los acontecimientos más importantes para la nación, la construcción del canal de Panamá, a la cual llegaremos no sin antes pasar por todo su pasado. Veremos las diferentes “fases” por las que debió pasar este fragmento de tierra tan valioso para el mundo. Comenzando desde la época colonial hasta el presente. Un camino que nos dejará ver el desarrollo y la construcción de una sociedad y su cultura. Además, nos adentraremos en algunos segmentos claves en toda esta historia; los antillanos, quienes fueron los grandes perjudicados, las panameñas y panameños descubriendo su visión de la historia, y las mujeres panameñas, intentando conocer cuál ha sido el papel que la sociedad les ha dado durante todos estos años.

La intención de este trabajo es despertar la curiosidad a sus lectores sobre cómo se desarrolló la historia que hay detrás de uno de los acontecimientos más importantes de la historia moderna a nivel global, la unión de dos mares. Y por otro, mostrar la necesidad de conocer y abordar el pasado con la intención de entender el presente, para ser capaces construir un futuro mejor evitando todos aquellos errores cometidos.

La historia que hay detrás de aquello que conocemos, es lo que lo hace verdaderamente valioso.

CONTEXTO.

A finales del siglo XV el comercio con Asia se había convertido en el negocio más importante por el cual todas las naciones luchaban, pero la lejanía de estas tierras hacía que las exportaciones de sus productos a la vieja Europa fueran muy caras.

Por ese entonces el mundo naval había sufrido un gran desarrollo gracias a los avances y los nuevos conocimientos tanto marítimos como geográficos, convirtiéndose en el transporte utilizado por los monarcas europeos para llenar de riquezas sus estados.

La necesidad por parte de las naciones por encontrar nuevas rutas marítimas que abarataran los costes hizo que a muchos comerciantes y gentes diversas se les despertara el espíritu aventurero y se convirtieran de la noche a la mañana en exploradores, lanzándose a los mares en búsqueda de lo desconocido, alentados y financiados por las monarquías europeas.

De este modo comenzó una carrera de exploraciones sin precedentes. Se llevaron a cabo multitud de expediciones con la intención de encontrar una ruta más corta hasta las Indias.

Esta expansión marítima tuvo su punto álgido cuando Cristóbal Colón llegó a América.

A partir de aquí, fueron numerosas las exploraciones, ya no solo para encontrar esa mejor ruta hacia las Indias, sino también para conocer las nuevas tierras, las cuales llevaron al descubrimiento de lugares repletos de tesoros y piedras preciosas. Convirtiéndose estas en las nuevas riquezas de las naciones europeas.

Si bien siempre se ha creído que Colón murió sin saber que había llegado a tierras nuevas.

A pesar de ello, esto no es del todo cierto, ya que en su segundo viaje hacia “las Indias” el descubridor ya era conocedor de que se alojaba en tierras desconocidas y fue decidido a explorarlas para poder descifrar en qué punto exacto se encontraba de lo que él sí pensaba que era el continente asiático. En su tercera expedición ya entendió que aquello no eran tierras asiáticas, sino que se trataba de lugares nuevos y desconocidos para el viejo mundo (Colón de Carvajal, 2021).

Si bien en su último y cuarto viaje entre 1502 y 1503 buscó ese canal oceánico que le permitiera llegar a las Indias, una búsqueda que acabo frustrada, ya que este no encontró ningún tipo de paso. (Andrés Araúz, 2006)

CAMINO REAL Y CAMINO DE CRUCES.

Es en 1513 cuando Vasco Nuñez de Balboa sale desde el asentamiento de Santa María la Antigua del Darién ubicado en la actual Panamá y encuentra lo que él bautizó como el “Mar del Sur” mostrando al mundo que finalmente Colón estaba en lo cierto y que aquellas tierras no se trataban de las Indias, sino de un nuevo continente (Barrera Garrido, 2011).

Entonces fue cuando muchas naciones como España, o Portugal se pusieron de nuevo en la búsqueda de la existencia de un paso acuático que desembocara en estas nuevas aguas. De este modo la corona española mandó al gobernador de castilla, por ese entonces Pedro Arias de Ávila en búsqueda de este estrecho, su cometido no acabó aquí, sino que además se le encomendó:

“se hagan desde la villa de Nuestra Señora Santa María del Darien, hasta la dicha mar del sur, tres ó cuatro asientos en las partes que paresciére mas provechosos en el golfo de Urabá, para atravesar é hollar la tierra de la una parte á la otra, y donde con ménos deficultad la gente pueda andar, y en los lugares que paresciére que son mas sanos, y tengan buenas aguas y asientos, conforme á la instruccion que llevastes: y el asiento que se oviere de hacer ... en la mar del sur, debe ser en el puerto que mejor se hallare y mas conveniente para la contratacion de aquel golfo” (Carta del Rey Carlos I a Pedrarias Dávila, 1514)

De este modo entre 1519 fue definido un camino entre el poblado de Nombre de Dios, fundado en 1510 y el Mar del Sur. Un camino que recibiría el nombre de Camino Real de Nombre de Dios o más comúnmente conocido como Camino Real. Un cambio que no era desconocido para los nativos y que atendiendo a las peticiones del monarca español se establecieron ventas y transporte en mulas así como otros servicios (Andrés Araúz, 2006), este camino mejorado en 1524 con una base empedrada, se utilizaría como ruta principal. Los transeúntes hablaban de este camino como un camino áspero con muchas cumbres y sierras, siendo muy dificultoso de andar. A pesar de ello se utilizaría para el tráfico corriente de personas, así como de mercancías en general, incluyendo todo tipo de metales preciosos. (González Pinilla, 2021)

Esta ruta sufriría varios cambios, cuando en 1597 se decidió cambiar el en cable de Nombre de Dios por el poblado de Portobelo, ya que Nombre de Dios nunca había logrado

tener un desarrollo importante y en 1673 cuando se cambió la actual localización de la ciudad de Panamá.

En 1527 por orden del nuevo gobernador de Casilla, Pedro de los Ríos, se comenzarían hacer nuevas exploraciones por el río Chagres o “río de los Lagartos” como lo había bautizado Colón con la intención de buscar un mejor camino, ya que eran conocidas las demandas de la población de encontrar una ruta más apropiada (Barrera Garrido, 2011).

En 1533 Gaspar de Espinosa, alcalde de Santa María la Antigua propone una ruta mixta entre Portobelo y la ciudad de Panamá, donde se trataría de un trayecto navegable desde Portobelo por el río Chagres hasta el poblado que recibía este mismo nombre y un trayecto terrestre desde Chagres hasta la ciudad de Panamá. Para ello se comienzan hacer las mediciones necesarias, y en 1534 el descubridor Pascual de Andagoya dictamina la posibilidad de tal camino.

Finalmente 1536 y bajo célula real el monarca español establece como ruta ordinaria el Camino de Cruces (González Pinilla, 2021). Quedando la ruta detallada como una ruta mixta dividida en tres partes: Marítima, saliendo desde Nombre de Dios (posteriormente Portobelo) hasta la desembocadura del río Chagres. Una segunda parte fluvial, a través del río Chagres llegando al poblado de Venta de Cruces y finalmente una parte terrestre desde este mismo poblado hasta la ciudad de Panamá “la vieja” y posteriormente cuando esta cambió su localización a Panamá “la nueva”.

Con la apertura de esta vía el transporte de mercancías y viajeros se comenzó a dar por ella a pesar de que se trataba de una ruta más larga, dejando el transporte de metales preciosos por el Camino Real.

Poco a poco la utilización de este camino fue decayendo, volviendo a tener su auge con la llegada y construcción del ferrocarril cuando se volvió a utilizar como medio auxiliar para el transporte de los materiales necesarios para la construcción de este. Para ello la compañía tuvo que reparar ciertas zonas y unirlo a otros caminos. (González Pinilla, 2021)

Otros caminos.

Estos dos caminos no fueron los únicos. Sino que de forma cotidiana y atendiendo a las necesidades de los comerciantes o debido a fenómenos climáticos que desmejoraban de forma temporal los caminos “oficiales”, se fueron creando nuevos caminos trazados a partir de las vías y senderos que ya habían en la época pre-colonial. Ejemplo de ello son:

Camino del Virrey del Perú, mandado construir por este mismo. Con la finalidad de hacer frente a las quejas de aquellos que cruzaban el Camino Real, los cuales se quejaban de que era una ruta muy intrincada, a través de desfiladeros y tramos fangosos.

Camino de Chagres, paralelo al Camino Real.

Camino de Gorgona, en este se podía encontrar fincas, pasadas y todo tipo de servicios que atendían a los transeúntes que pasaban por él, con el objetivo de llegar a California durante la fiebre del oro. Un camino que resultaba paralelo al Camino de Cruces.

FERROCARRIL.

Panamá era territorio de paso para los viajeros y mercantes entre Europa y EE.UU por ello desde hacía tiempo era sabida la necesidad de crear un paso rápido y accesible por él. Gobiernos tales como; el de Inglaterra, Estados Unidos y Colombia mantenía desde hacía ya tiempo atrás el interés de construir una vía de paso, bien fuera a través de ferrocarril o acuática.

A pesar de su afán, era muchas las dificultades con las que se encontraban, un clima extremo con lluvia permanente, y una geografía intrazable con una selva densa, pantanos colosales, la cordillera del Darién y enfermedades letales como la fiebre amarilla y la malaria las cuales se encontraban totalmente descontroladas (Poveda Ramos, 2004).

En 1846 Estados Unidos logra firmar el Tratado Mallarino-Bidlack con la República de Nueva Granada. Un tratado ansiado por ambas partes.

Estados Unidos, por su parte, desde principio de la década se encontraba en pleno momento de expansión territorial anexando territorios nuevos a su geografía.

Todos ellos territorios ubicados en la costa Oeste, lo cual hacía el transporte de personas, y mercancías muy difícil. El tránsito se debía hacer por terrenos que muchas veces ni tan siquiera estaban cartografiados y cruzando áreas donde las comunidades indígenas tenían completo control. La ruta por mar era mucho más intrincada, ya que debía realizarse cruzando el Cabo de Hornos (Correa Restrepo, Inversión extranjera directa y construcción de ferrocarriles en Colombia: El caso del ferrocarril de Panamá (1849-1869), 2010).

Por su parte, Nueva Granada también acogió con los brazos abiertos este tratado, debido al temor que le propiciaba el expansionismo británico de esos años.

Mediante dicho tratado los Estados Unidos se comprometía con Nueva Granada a garantizar la soberanía y la propiedad del Istmo de Panamá, y a guardar una posición neutral, a cambio de adquirir el derecho al libre tránsito por ese territorio, tanto para sus ciudadanos, como para el transporte de mercancías, por cualquier medio de comunicación que hubiera o se creara en el futuro. (Andrés Araúz, 2006)

A todo esto, se le sumó el estallido de la “fiebre del oro de California” hecho que propició que el Istmo aumentará su volumen de tránsito y con ello se agudizara más la necesidad de una ruta rápida, accesible y segura.

Todo ello incentivó a muchos inversores los cuales veían serías posibilidades de negocio. Ello es así que tres de ellos consiguieron firmar un contrato para la construcción de la línea férrea transcontinental. Además, estos tres inversores crearon una compañía para el desarrollo del proyecto, la Panamá Railroad Company (Correa Ramos, 2015).

Bajo la firma de este contrato Estados Unidos adquiría los derechos en exclusiva de la construcción de la línea, la administración de los puertos ubicados en ambos extremos, derechos exclusivos para la construcción de un futuro canal, terrenos para la construcción, almacenes, la Isla de Manzanillo y el derecho a importar los materiales necesarios para la construcción. A cambio Nueva Granada recibiría el 3% de los beneficios anuales de la compañía y el 5% de lo producido por el tránsito del correo.

El inicio de la línea se decidió ubicar en la Isla de Manzanillo, la cual acabó sufriendo un proceso rápido de poblamiento.

Finalmente, en agosto de 1850 se inició la construcción de tan ansiada obra, poniendo fin el 28 de enero de 1855.



Fuente: Correa, J.S. (2011). *Trabajos ferrocarril Panamá*. Credencial

De este modo la construcción del ferrocarril ha sido una de las infraestructuras más importantes de la historia tanto panameña como Colombiana.

Esta línea fue durante mucho tiempo las más rentable del mundo.

Por ella pasó casi la totalidad del oro que se extrajo de California, viajeros y resto de mercancías, creando unos beneficios extraordinarios a la compañía. Este flujo de tránsito disminuyó significativamente con la construcción del canal de Panamá cuando pasó a

transportar solo cargas de destino nacional, transporte que finalizó en 1943 con la construcción de la carretera que atraviesa el Istmo.

Pero la rentabilidad no solo es lo que hace única a esta línea férrea de América Central, ya que fue construida con el único objetivo de atravesar el continente sin tratar de conectar ni articular ningún centro de producción interna con el mercado internacional, era simplemente una vía meramente de paso, además fue construido con una inversión de capital totalmente extranjero donde todos los materiales fueron importados, no generando ningún efecto de producción industrial en la zona. Por ello se puede decir que el ferrocarril de Panamá es un caso totalmente atípico.

Como hemos podido ser testigos, la firma de tratados y contratos, así como las concesiones generadas por estos, se hicieron en unas concesiones desiguales de poder que facilitaron la firma de cláusulas abusivas por una parte y demasiado generosas por la otra, aprovechando la debilidad, política y económica de Nueva Granada (Correa Restrepo, Inversión extranjera directa y construcción de ferrocarriles en Colombia: El caso del ferrocarril de Panamá (1849-1869), 2010).

CONSTRUCCIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ.

Como bien ya hemos comentado desde bien temprano surgió el interés por la construcción de un Canal que uniera los dos océanos.

Tanto es así, que en 1529 ya Álvaro de Saavedra fue el primero en proponer la construcción de un canal interoceánico por el Istmo de Panamá siguiendo las órdenes de Carlos I de España, quien había ordenado la búsqueda de una ruta a través de Istmo.

De este modo el monarca español, en 1534 ordenó al gobernador de Panamá por ese entonces Antonio de la Gama, que verificará la posibilidad de construcción. Cuando los estudios acabaron el monarca había cambiado de opinión dictando que no sería posible para cualquier persona lograr dicha proeza (Sabonge & Sánchez, 2009).

Durante el trono de Felipe II, su sucesor, se impusieron los prejuicios religiosos, considerando la construcción como algo impío y pecaminoso. Tanto es así que al monarca se le atribuyó la frase: *“El hombre no debe separar lo que Dios unió”*, dejando de lado cualquier atisbo de posibilidad de construcción.

Fue más tarde con la llegada al trono de Felipe III cuando los proyectos y expediciones al lugar recobraron vida. A pesar de ello el miedo y la idea de que era algo muy

peligroso, unido con la profunda crisis que asolaba el imperio español, le impidieron llevar a la práctica dichos proyectos (Andrés Araúz, 2006).

Hacia 1735 con el resurgimiento de los estudios científicos en Europa, Francia recobró el interés por dicho canal, llegando a enviar expediciones a todo Centro América, explorando zonas como Ecuador, Nicaragua o el Istmo de Panamá, expediciones que finalmente volvieron a caer en el olvido.

En 1822 se comenzaron a practicar estudios y expediciones mucho más contundentes (Andrés Araúz, 2006). Fue en 1843 cuando un ingeniero francés llamado Napoleón Garella creó el primer gran proyecto de un canal con esclusas, proyecto que recibió la negativa debido a la altísima financiación que se necesitaba (Lira Manso, 1913).

En 1869 la inauguración del Canal de Suez incentivó a los países que seguían tras la carrera del canal transoceánico en el continente americano. Por ello en este mismo año el General Ulises S. Grant de Estados Unidos mandó nuevas exploraciones, así como nuevos estudios, que se extendieron desde México hasta Colombia (Tack , 1999).

Colombia siendo consciente que tras estos estudios podía perder el interés de Estados Unidos, y teniendo propuestas de otros gobiernos, decidió eliminar los derechos de exclusividad con los que contaba Estados Unidos y más en concreto la Panamá Rail Company (empresa constructora del ferrocarril) para la construcción del canal.

❖ **Canal francés.**

Bajo estas circunstancias se fundó en Francia la Scoliété de Géographie du Paris la cual en un congreso ordenó una nueva expedición, el oficial naval B. Wyse concluyó esta indicando que la mejor ruta posible era la que unía la ciudad de Colón con Panamá, señalando dos rutas posibles: la ruta de San Blas y la ruta desde Bahía Limón a ciudad de Panamá (Autoridad canal de Panamá., s.f.).

El oficial francés decidió marchar a Bogotá para negociar un tratado, finalmente el 20 de marzo de 1878 consigue firmar la Concesión de Wyse, la cual otorgaba a la Société de Géographie derecho exclusivo para la construcción del canal por Panamá (Sabonge & Sánchez, 2009).

Mientras esto ocurría, Ferdinan de Lesseps constructor jefe del Canal de Suez y otros socios fundaron la Société Internationales du Canal Interocéanique (Correa Ramos, 2015)

La Soci  t  no solo escuch  el proyecto de Wyse, sino que realizó un congreso exclusivo para que se presentaran todas las propuestas posibles, a pesar de ello el trabajo de Wyse fue el elegido quedando como proyecto la construcción de un canal a nivel desde Bahía Limón hasta Panamá, siendo el jefe constructor Lesseps.

Este además decidió volver a contratar a la empresa Couvreux y Hersent, con los que había trabajado en el Canal de Suez.

Los trabajos se iniciaron en 1881, teniendo que hacer frente al difícil terreno y las enfermedades que diezmaron la mano de obra día tras día. Además, constantemente surgían detractores como Gustave Eiffel (constructor de la torre Eiffel), al plan de Wyse y Lesseps, ya que manifestaban que un canal a nivel no era la opción correcta para ese terreno, y que un canal con esclusas sería mejor elección.

La negativa de Lesseps a estas opiniones fue constante, aunque finalmente se vio obligado a aceptar el cambio de proyecto. Algo que sin embargo ya era tarde, debido a que ya se habían gastado demasiados recursos tanto humanos, como económicos, materiales y temporales.

Tanto es así que finalmente la compañía cae en bancarrota a principios de 1889 y esta se disuelve, cesando todos los trabajos en mayo de ese mismo año.

A pesar de la quiebra de la compañía, el oficial Wyse no cesó en su empeño, por ello en 1893 cuando la concesión de Wyse finalizaba consiguió una prórroga de diez años por parte del gobierno colombiano, y además creó una nueva compañía que se hiciera cargo de tal construcción, la Compagnie Nouvelle du Canal de Panamá.

Con ella en octubre de 1894 se reiniciaron los trabajos en la zona, sin todavía tener claro el plan a trazar.

A pesar del entusiasmo por algunas partes de la sociedad francesa, la gran opinión pública estaba totalmente en contra del proyecto, lo que hizo perder todo el apoyo del gobierno francés, quien además dej  de mandar fondos para la obra. Lo que condujo finalmente a que este nuevo intento por parte de los franceses también fracasara.

❖ **Canal americano.**

Estados Unidos seguía interesado en la construcción del canal interoceánico. El interés de este radicaba, no solo en intereses comerciales debido a la creciente industria que se estaba creando en su territorio, sino también debido a la necesidad de tener una comunicación más fluida con sus nuevos protectorados surgidos a partir de la guerra

hispano-americana en 1898 como eran Cuba, Puerto Rico o Filipinas (Andrés Araúz, 2006).

Esta necesidad dio pie a una larga comunicación entre Estados Unidos y Colombia. Estados Unidos decidió no perder el tiempo y mientras unos tenían encomendadas las tareas de negociaciones, se produjo la Comisión Walker. Comisión donde se tratarían todos los temas relativos a la gran obra.

A diferencia de lo que había ocurrido hasta entonces, la Comisión Walker comunicó que la mejor ruta para el canal pasaba por Nicaragua. Una opinión que realmente no estaba fundamentada en cálculos ni teniendo en cuenta el terreno, sino que estaba basada en que Nicaragua tenía una mejor imagen, y era considerada como un “lienzo en blanco” el cual no estaba manchado de derrota ni pesimismo, opinión que encontraba apoyo tanto en los sectores populares estadounidenses como en los oficiales.

Por su parte la Compagnie Nouvelle du Canal de Panamá temiendo perder el total interés de los estadounidenses decidieron rebajar el precio que le habían puesto a todas sus propiedades en el Istmo, incluyendo las tierras donde se habían llevado a cabo las obras. Esto hizo cambiar por completo la visión de la nación del Norte, quien finalmente llegaría a un trato con la compañía por unos 40.000.000\$.

A su vez comenzaban a surgir las primeras voces discrepantes de la ruta por Nicaragua, como era la de Philippe Bunau-Varilla o Mark Hanna. Algunas de estas voces se basaban en meros intereses en la zona, pero otras sí estaban fundadas en la técnica e ingeniería. Argumentaban que la ruta por Panamá era mucho más corta, recta, se necesitaría menos tiempo para transitarla, contaría con menos esclusas, se podían construir mejores puertos y sobre todo sería más barata y se contaba con el apoyo del ferrocarril. Finalmente fue esta perspectiva técnica la que más peso tuvo, e hizo caer la balanza sobre la ruta de Panamá (Autoridad canal de Panamá., s.f.).

De este modo el gobierno de los Estados Unidos decidió volver a comenzar con las negociaciones para conseguir una concesión para la construcción del canal, llegando así el 22 de enero a firmar el Tratado Herrán-Hay (Sabonge & Sánchez, 2009). Finalmente es el Senado de la República Colombiana rechazó el tratado debido a la ínfima compensación económica que se recibiría a cambio (10.000.000 \$) (Correa Ramos, 2015) y la absorción de la soberanía que se produciría.

La repentina desestimación por parte de Colombia del tratado creó un descontento no solo en Estados Unidos, sino también en los panameños, quienes estaban cansados de la política centralista que mantenía Bogotá y sobretodo eran reacios a la negativa de esta,

debido a que veían la reanudación de los trabajos del canal como una oportunidad para prosperar tanto económicamente como socialmente, sacándoles del colapso.

Estados Unidos por su parte se tomó la retirada en el último momento de Colombia como una ofensa y decidió secundar los movimientos de independentismo que se vivían desde hacía ya unos años en el Istmo.

De este modo el 3 de noviembre de 1903 se proclamó la independencia de Panamá protegida por Estados Unidos y más tarde secundada por una larga lista de naciones (Lira Manso, 1913). Además, Colombia no pudo hacer frente a esta proclamación y recuperar el territorio debido a la pésima situación de sus tropas las cuales se encontraban totalmente mermadas tras la Guerra de los Mil días (Correa Ramos, 2015). De este modo se llega el 18 de noviembre de 1903 a la firma del Tratado Hay-Bunau entre el nuevo país, la República de Panamá, y Estados Unidos (Lira Manso, 1913).

El principal pacto de este tratado era el reconocimiento por parte de Estados Unidos de la independencia de la República de Panamá y a cambio Estados Unidos recibía a perpetuidad un terreno equivalente a 10 millas de ancho para construir el canal donde podía ejercer su propia soberanía, el manejo y la administración de este, dejando a Panamá totalmente fuera de su administración y el establecimiento de bases militares.

Un tratado que como vemos no se firmó en igualdad de condiciones, ya que los Panameños querían a toda costa la independencia, hecho que hizo que se precipitaran en la firma y donde Estados Unidos vio la oportunidad perfecta para imponer todo tipo de condiciones más beneficiosas (Lira Manso, 1913).

En el caso de que Panamá hubiera declinado el tratado, Estados Unidos hubiera retirado su apoyo a la nueva nación y esta se habría visto forzada a volver a tratar con la República de Colombia.

Finalmente, con todo este contexto creado, el 4 de mayo de 1904 se reanudaron los trabajos en el Istmo de Panamá.

Los estadounidenses eran conscientes de las pésimas situaciones en las que se vivía y se trabajaba en la zona y cada vez se hacía más latente la relación de los mosquitos con las enfermedades que asolaban y diezmaban la población. Por ello mismo veían la necesidad imperiosa de sanear toda el área.

De este modo decidieron colocar mallas en puertas y ventanas, fumigaron las casas tanto de la ciudad de Colón como la de Panamá, se pavimentaron sus calles, se colocaron sistemas de alcantarillado y se suministró de agua potable tanto a estas ciudades como a una larga lista de poblados (Autoridad canal de Panamá., s.f.).

La construcción del canal llevó consigo el traslado de muchos poblados nativos y habitantes de la zona del lago Gatún, los cuales quedaron sumergidos bajo él. Pueblos como Tabernilla, Matachín, o Gorgona que serían conocidos como “los pueblos perdidos” (Andrés Araúz, 2006).

El ferrocarril pasó a ser un punto de apoyo importante, por ello mismo fue reacondicionado por completo, volviéndose a construir algunas zonas que habían quedado sumergidas. Estados Unidos llevó a la zona cero todo tipo de trabajadores como ingenieros, cambiadores de raíles, técnicos, capataces y conductores, primero para que arreglaran y pulieran el ferrocarril y posteriormente para que lo operaran.

De este modo todo lo necesario pasaba a tener entrada a través del ferrocarril como suministros para la obra, alimentos para la población y la propia mano de obra. Además, para alojarles se vio necesario la creación de nuevas comunidades donde se construyeron hospitales, escuelas, iglesias, clubes, viviendas y un largo etc de servicios (Autoridad canal de Panamá., s.f.).

El proyecto realmente nunca estuvo cerrado, ya que a medida que avanzaba la construcción se necesitó hacer cambios importantes.

La inauguración del canal tuvo lugar el 5 de agosto de 1914, aunque la ruta oceánica no se abrió al comercio mundial hasta el 1921 por los deslizamientos de tierra y la Primera Guerra Mundial (Andrés Araúz, 2006).



Fuente: Pizzurno, P. Andrés, C. (2003). *SS Ancon entrando en las esclusas de Pedro Miguel en el Canal de Panamá*. La construcción del Canal de Panamá 1904-1914

TRABAJADORES ANTILLANOS.

Los panameños siempre vieron pasar por su territorio grandes riquezas y mercancías, pero sobre las cuales nunca tuvieron ningún tipo de participación, ni estas ningún tipo de repercusión sobre su economía.

Por su parte los trabajadores presentes en las obras tuvieron que sufrir en la propia piel la explotación, discriminación y segregación estructurada creada en las zonas del canal, una sociedad fiel reflejo de la que había en Estados Unidos por ese entonces.

A pesar de que esta sociedad racista tuvo su álgido durante la construcción del canal por parte de Estados Unidos, la explotación nunca faltó en la época de la construcción del ferrocarril ni en la época francesa del canal, ya que durante estas también fue necesario reclutar a cientos de trabajadores de las islas caribeñas. Durante estos dos procesos de obras la mayoría de los trabajadores reclutados provenían de Jamaica, algo que durante los trabajos Estadounidenses cambió (Manoley Francis, 2018) ya que el gobernador jamaicano se negó a aportar trabajadores, ya que cuando se dieron por finalizadas las obras francesas este se vio obligado a repatriar a sus ciudadanos que habían sido abandonados a su merced en tierras panameñas. Por ello mismo el gobierno impuso a los Estados Unidos un “fondo de repatriación” que aseguraría su repatriación una vez finalizada la obra (Pizzurno Gelós de Araúz & Andrés Araúz, 2003).

Por ello mismo la gran mayoría de los trabajadores en esta nueva etapa del canal provenían del resto de islas del Caribe como Barbados quien aportó alrededor de unos 20.000, y de las antillas francesas como Guadalupe, Martinica o Santa Lucía de donde se reclutaron otros tantos (Pizzurno Gelós de Araúz & Andrés Araúz, 2003) (Andrés Araúz, 2006).

Los ciudadanos de estas islas se vieron obligados por las circunstancias a aceptar contratos indignos, con unas condiciones de riesgo extremo por las selvas panameñas, y riesgos continuos de derrumbes y explosiones, sin ningún tipo de seguridad ni certeza de volver a sus hogares. Pero las circunstancias de necesidad y miseria que se vivían en las islas se habían visto agudizadas por la crisis del azúcar lo que les obligó aceptar condiciones inhumanas (Manoley Francis, 2018).

Por otro lado, también llegaron trabajadores del continente europeo, de países como Italia, Francia, Portugal, siendo el país más emisor España.

Y por último estaban los trabajadores estadounidenses, en su gran mayoría una mano de obra muy cualificada como ingenieros y técnicos, aunque también había una reducida porción de trabajadores provenientes de Nueva Orleans (Poveda Ramos, 2004).

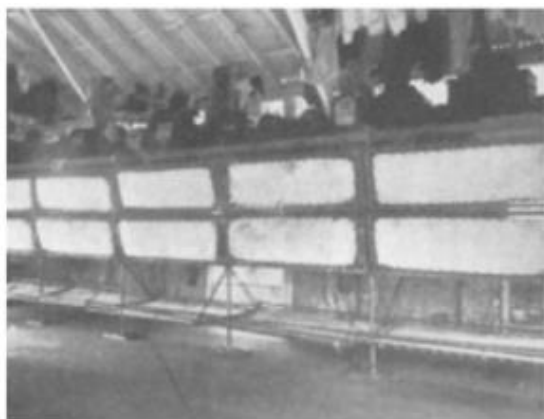
La contratación de los estadounidenses cualificados no fue sencilla, ya que este país se encontraba en una bonanza económica, lo que dio como resultado que a estos se les tuviera que ofrecer unos salarios muchos más altos y unas condiciones mejores.

De este modo se crearon dos “estatus” conocidos como, “gold roll” y “silver roll”, algo así como planillas de oro y de plata. La “gold roll” se componía de aquellos trabajadores cualificados estadounidenses, y en la “silver roll” los trabajadores antillanos provenientes

de Caribe, quedando en un punto intermedio, pero sin dejar la “silver roll”, aquellos provenientes de Europa y los americanos de Nueva Orleans.

Los trabajadores estadounidenses cualificados, si estaban cansados sus familias residían en la zona con ellos en unas casas que se les proveía. La comisión, sin embargo, no pensó tanto en las familias de los trabajadores antillanos a los cuales alojó en barracones donde cabían unos 24-28 y donde por supuesto no cabían sus familias. Por ello mismo muchos de ellos prefirieron construir cabañas en la zona cercana a donde trabajaban.

Las diferencias no radicaban aquí, sino que se organizó toda una sociedad basada en la discriminación y segregación. Se crearon sitios y actividades para los blancos estadounidenses a los cuales los pertenecientes a la “silver roll” no podían acceder (Pizzurno Gelós de Araúz & Andrés Araúz, 2003) creando barrios y comunidades diferenciados para estos. Había oficinas de correo diferenciadas, restaurantes,



Fuente: Gause y Carr, *The Story of Panamá*,
pág. 105.

hospitales, vagones de tren, llegando a tener fuentes de agua distintas. De esta manera se mantenía a los trabajadores diferenciados en todas las áreas de la vida: salarios, servicios, educación y ocupación. Los trabajadores antillanos eran quienes realizaban todos los trabajos más duros encargándose de las excavaciones, haciendo frente a constantes derrumbes y explosiones de dinamita, lo que hizo que

se cobraran muchas vidas por parte de este grupo de trabajadores, los cuales se enfrentaban sin ningún tipo de seguridad laboral (Manoley Francis, 2018). A pesar de ello y al descontento generalizado, estos trabajadores sabían que las circunstancias que les esperaban en sus lugares de origen eran mucho peores y la esperanza de un contrato de trabajo y poder recaudar dinero para sus familias hacía que se quedaran en la zona del canal.

En 1914 finalizadas las obras muchos de los trabajadores volvieron a sus hogares, algunos fueron contratados por otras empresas en Centro América, otros tantos continuaron en el canal como empleados de mantenimiento y servicios, y otros decidieron quedarse en las ciudades de Panamá y Colón, para labrarse un futuro mejor (Manoley Francis, 2018).

Se cuenta que durante el tiempo que tuvo lugar la gran obra se produjeron alrededor de 5.609 muertes de las cuales 4.500 fueron trabajadores antillanos y unas 300 de los estadounidenses cualificados (Pizzurno Gelós de Araúz & Andrés Araúz, 2003).

Los estadounidenses organizaron el en canal una sociedad fiel reflejo de la que se había creado a unos cuantos miles de kilómetros basada en la discriminación y segregación de razas (Andrés Araúz, 2006).

FIGURA DE LA MUJER PANAMEÑA DURANTE ESTOS ULTIMOS 500 AÑOS.

*[No es un error, es el fiel reflejo de la visibilidad que se le ha dado
a la mujer panameña en el tema que nos atañe]*

SOCIEDAD PANAMEÑA Y TRABAJADORES.

Los panameños siempre se sintieron poco valorados y ninguneados, a pesar que eran conscientes de que eran ellos quienes tenían la pieza clave que el resto de naciones deseaban. A pesar de esto, su situación interna tan inestable fue lo que hizo que nunca pudieran verdaderamente “luchar” por aquello tan valioso que poseían, como es estar situados en la zona terrestre más estrecha del planeta.

Esto hizo que durante la larga lista de tratados que firmaron, la población panameña siempre saliera en detrimento de las otras firmantes. En un primer momento porque ni tan si quiera tenían poder por ellos mismo, ya que estaban bajo el manejo de Colombia. Posteriormente cuando consiguieron la independencia, porque esta misma estaba sujeta a catar lo que Estados Unidos pidiera en sus tratados con tal de salvaguardar su independencia, con ello pasando a estar ciertamente bajo el manejo de la potencia norteamericana.

Los panameños siempre vieron reflejados unos ínfimos beneficios económicos, tanto de forma directa como indirecta, ya que nunca la construcción del ferrocarril ni la del canal tuvo una gran repercusión en la economía ni en la sociedad (Tack , 1999).

La sociedad panameña se trataba de una sociedad muy unida e igualitaria (dentro de lo que en esos años cabría esperar) donde el racismo no estaba acentuado, pero a partir de

1904 con la llegada de los estadounidenses y la construcción del canal este aumento considerablemente.

Los panameños se vieron invadidos por los ciudadanos antillanos que comenzaron a caminar por sus calles, además estos hablaban en la mayoría de veces otro idioma y traían consigo unas costumbres y religión diferentes lo que no ayudó.

Lo mismo ocurrió con los trabajadores estadounidenses, los cuales tenían una opinión muy negativa de los lugareños a los cuales consideraban holgazanes y desagradecidos y evitaron a toda costa el contacto con ellos (Poveda Ramos, 2004).

De este modo la tolerancia que había en un principio se fue desvaneciendo poco a poco creando situaciones de hostilidad permanente entre unos y otros.

CONCLUSIÓN.

El Istmo de Panamá tiene una condición como eje de tránsito desde que fuera “descubierto” por Cristóbal Colón, hace ya más de 500 años.

Este hecho lo hizo colocarse como lugar central al que siempre han mirado las grandes naciones dominantes, siendo el “porción de pastel” que todos querían.

A pesar de ello la República de Panamá nunca tuvo gran capacidad de decisión, desde un principio unidos a otra nación y posteriormente bajo el manejo en la sombra de la gran potencia norteamericana. Hechos que han propiciado que la larga lista de tratados y concesiones que se han firmado a lo largo de su historia, la sociedad panameña siempre saliera en detrimento de las demás firmantes.

Tanto la construcción del ferrocarril como la del canal trajo consigo la idea de una falsa prosperidad para la nación, ya que su sociedad y economía nunca vieron verdaderamente reflejados los beneficios directos de estos. Además, contribuyeron a crear una sociedad desigualitaria, donde entró el racismo y la segregación. A pesar de ello, a día de hoy la República de Panamá ha intentado superar estos sentimientos y además se ha convertido en uno de los países punteros de América Central.

Además, en los últimos años han surgido multitud de organizaciones que luchan por recuperar la historia y orígenes panameños, intentando promover en la población panameña una consciencia y educación cultural, de preservación y conservación, con el fin último de que no se desvanezcan en el olvido las raíces su cultura.

Bibliografía

- Andrés Araúz, C. (2006). Un sueño de siglos: El canal de Panamá. *Tareas*(123), 5-37.
Obtenido de
<http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/panama/cela/tareas/tar123/02arauz.pdf>
- Autoridad canal de Panamá. (s.f.). *Canal de Panamá*. Obtenido de
<https://micanaldepanama.com/>
- Barrera Garrido, A. (2011). El camino de Cruces. La Primera Ruta Multimodal de las Américas. (F. I. Panamá, Ed.) Obtenido de
<http://www.cich.org/Publicaciones/01/camino-cruces.pdf>
- Colón de Carvajal, C. (12 de 10 de 2021). *Ondacero*. Obtenido de
https://www.ondacero.es/noticias/sociedad/cristobal-colon-sabia-que-habia-llegado-nuevo-continente-otras-curiosidades-descubridor_2021101161652795870bd500010ba005.html#:~:text=El%20segundo%20viaje%20Col%C3%B3n%20lo,adentrado%20en%20un%20continente%20nuevo
- Correa Ramos, J. S. (2015). Ferrocarriles y soberanía: El ferrocarril de Panamá, 1850-1903. *América Latina Historia y Economía*(2), 28-49. Obtenido de
https://www.researchgate.net/profile/Juan-Correa-29/publication/283670657_Ferrocarriles_y_soberania_el_Ferrocarril_de_Panam_a_1850-1903/links/565dfe0608ae1ef929839bd9/Ferrocarriles-y-soberania-el-Ferrocarril-de-Panama-1850-1903.pdf
- Correa Restrepo, J. S. (2010). Inversión extranjera directa y construcción de ferrocarriles en Colombia: El caso del ferrocarril de Panamá (1849-1869). (U. ICESI, Ed.) *Estudios Gerenciales*, 26(115), 141-160. Obtenido de
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0123592310701169>
- Correa Restrepo, J. S. (2010). Inversión extranjera directa y construcción de ferrocarriles en Colombia: El caso del ferrocarril de Panamá (1849-1869). (CESA, Ed.) *Estudios Generales*, 26(115), 141-160.

- González Pinilla, E. L. (2021). Visión en retrospectiva de los caminos reales y su posible exploración turística. (U. d. Panamá, Ed.) *Revista Contacto*, 1(2), 88-111. Obtenido de <https://www.revistas.up.ac.pa/index.php/contacto>
- Lira Manso, G. (1913). Historia del Canal de Panamá. En F. Z. Chelech (Ed.), *Memorias científicas y literarias*, 132. Obtenido de <https://anales.uchile.cl/index.php/ANUC/article/view/24112/25445>
- Manoley Francis, G. (2018). El Canal de Panamá y los trabajadores antillanos. En *Antología del pensamiento crítico panameño contemporáneo*. (págs. 570-595). CLACSO. Obtenido de <https://anales.uchile.cl/index.php/ANUC/article/view/24112/25445>
- Pizzurno Gelós de Araúz, P., & Andrés Araúz, C. (2003). La construcción del Canal de Panamá 1904-1914. *Mesoamérica*, 24(45). Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2397531>
- Poveda Ramos, G. (2004). La construcción del ferrocarril de Panamá. (U. N. Colombia, Ed.) *Dyna*, 71(143), 1-12. Obtenido de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=49614301>
- Sabonge, R., & Sánchez, R. (2009). *El canal de Panamá en la economía de América Latina y el Caribe*. (N. Unidas, Ed.) Obtenido de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/3693/S2009042_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Tack, J. (1999). El canal de Panamá. En CLASCO (Ed.), *Antología del pensamiento crítico panameño contemporáneo*. Buenos Aires. Obtenido de https://www.clacso.org.ar/antologias/detalle.php?id_libro=1349