

# Panamá: cen anos dun país inventado

*Carlos Sixirei Paredes*

A ‘Historia de Panamá’ dende a ‘Independencia de Nova Granada’ ata o seu propio nacemento coma estado máis ou menos soberano (non me atrevo a falar de nación neste caso) é, sobre todo, a ‘Historia’ dos avatares para a construción da canle interoceánica. Sen esa obra xigantesca, Panamá continuaría a ser unha remota e marxinal provincia colombiana. Pero esa obra fixo nacer a Panamá coma estado independente e marcou un antes e un despois na ‘Historia de Colombia’. Pero tanto Colombia como Panamá foron convidados de pedra no proceso. Serviron de escenario e de paisaxe pero non de moito máis. Foi noutros lugares onde se debateu e se decidiu a construción e onde se deu o visto bo para que Panamá se arredara de Colombia. A ‘Historia de Panamá’ nestes anos ten protagonistas internacionais pero ningún nacional. Resulta, polo tanto, ocioso analizar o proceso que levou ao separatismo panameño en base a evolucións demográficas dispares, modelos de desenvolvemento económico contradictorios, características culturais diferenciadas, etc. Ningún destes factores e doutros máis, nin por separado nin por xunto, pode explicar porque Panamá se fai estado independente en 1903. Só a canle o explica. Por iso falamos de Panamá coma dun país inventado. Realmente o foi. E todas as esexeses posteriores buscando identidades remotas e singularismos notorios non foron máis ca inventos para xustificar unha das máis descaradas manobras de apropiación dun territorio por parte dunha superpotencia imperial.

## Os primeiros escarceos

---

En novembro de 1821, Simón Bolívar recibía en Popaíán a nova de que Panamá se tiña declarado independente de España e se integraba territorialmente na república de Colombia. Reloucando escribiulle unha carta ao coronel José de Fábregas, figura destacada no proceso de separación malia as súas conviccións realistas. En rimbombantes termos, moi propios da prosa plúmbea do prócer, Bolívar expresaba así a súa satisfacción:

“Non me é posible expresar o sentimento de gozo e admiración que experimentei ao saber que Panamá, o centro do universo, se rexenerou de seu e se ceibou por propia virtude. A Acta de Independencia de Panamá é o monumento máis glorioso que poida ofrecer á historia ningunha provincia americana. Todo está alí consultado: xustiza, xenerosidade, política e interese nacional. Transmita, pois, vostede a eses beneméritos colombianos o tributo do meu entusiasmo polo seu excelso patriotismo e verdadeiro desprendemento”<sup>(1)</sup>.

---

(1) BOLÍVAR, Simón: *Carta a José de Fábrega en Obra Completa*, T II, Ministerio de Educación de Venezuela, 1947.

Realmente a declaración panameña non pasaba de ser un modesto documento sen maiores pretensións, que tiña o mérito de aforrar as “farragosas” ampulosidades doutras declaracións contemporáneas. Pero Bolívar acertaba nunha afirmación: “Panamá era o centro do mundo naquel intre”. Sabíao a monarquía española que non deixou de enviar expedicións científicas ao longo do s XVIII para explorar o territorio, con vistas a fortalecer a comunicación interoceánica a través do río Chagres (Condamine, Ariza, Malaspina, Fidalgo, etc). Sabíao o propio Bolívar quen na ‘Carta de Xamaica’ deixara escrito:

“Os Estados do Istmo Centroamericano, dende Panamá a Guatemala, formarán, quizais, unha asociación. Esta magnífica posición entre os dous grandes mares poderá ser co tempo o emporio do universo: As súas canles acurtarán as distancias do mundo, estreitarán os lazos comerciais de Europa, América e Asia, traerán a tan feliz rexión os tributos das catro partes do globo e acaso só aí poderá fixarse algún día a capital do mundo como pretendía Constantino con Bizancio”<sup>(2)</sup>.

Sabíano os británicos que tentaron en diversas ocasións apoderarse da gobernación e sabíano tamén nos Estados Unidos, que comezan a interesarse polo territorio dende épocas bastante temperás. Tan temperás que en 1823 o coronel William Duane de Filadelfia pretendeu formar unha compañía comercial para escavar o istmo, e en 1826 os delegados norteamericanos no Congreso Anfictiónico, tiñan recibido instrucións do seu goberno no sentido de opoñerse a calquera resolución que propuxera a construción dunha canle interoceánica en beneficio dun único país (léase Colombia).

A inestabilidade política de América Central ao longo do s XIX era un convite expreso ao goberno norteamericano para intervir nos asuntos internos dos países da zona e incluílos na súa área de influencia.

Panamá non permanecía alleo a esta inestabilidade. Entre 1821 e 1861 houbo catro intentos de secesión ligados aos conflitos políticos que en Colombia enfrontaban a liberais e conservadores. En Panamá a clase dirixente era de orientación liberal, contraria ás tendencias centralistas do conservadorismo e con forte conciencia autonomista. Esta situación foi aproveitada inmediatamente polo goberno de Estados Unidos, que buscaba o xeito de construír unha rota interoceánica que acurtara e abaratara a comunicación entre a costa leste e a oeste do país. De feito, neste intre o goberno de Washington non controlaba en absoluto as vías terrestres do Atlántico ao Pacífico por mor das tribos indíxenas das praderías, e porque unha parte importante do futuro territorio norteamericano era, daquela, de soberanía mexicana.

En 1835 o presidente Jackson enviou ao coronel Charles Biddle para que investigara o estado dos proxectos de construción dunha rota no istmo, ben por Nicaragua, ben por Panamá. Obsérvese que Nicaragua formaba nese ano parte das Provincias Unidas de Centroamérica, e Panamá era parte integrante de Colombia. A misión norteamericana, por máis que tivera en aparencia un carácter informativo, resultaba de feito unha intervención flagrante en cuestións internas dos respectivos estados.

---

(2) IBID: *Carta de Jamaica*, Oc T I.

Non era unha misión dunha compañía privada que ía ofrecer os seus servicios, senón unha misión governamental enviada expresamente para obter información. Biddle non vía factible a construción dunha canle nin en Nicaragua nin en Panamá, pero ao seu regreso presentou un proxecto no que se combinaba a navegación polo río Chagres en barcos de pouco calado cun ferrocarril de breve trazado.

O goberno colombiano estaba moi interesado na construción dunha vía que facilitara o acceso dun océano ao outro, e entregou ata tres concesións simultáneas para realizar estudos e proxectos ao barón de Thierry, ao coronel Biddle e a Agustín Salomón. En realidade tanta xenerosidade máis que facilitar as cousas, as estaba a complicar extraordinariamente. Cada un dos concesionarios tiña proxectos diferentes e respondía a intereses económicos e políticos tamén contrapostos. O *imbroglio* creado comezou a resolverse co oportuno pasamento de Biddle e a declaración por parte do Congreso colombiano, en 1843, da caducidade das outras dúas concesións.

O goberno francés tamén tiña interese na construción dunha canle ou vía, polo que enviou a un comisionado á zona, Napoleón Garella, para que informase da viabilidade da obra. Garella estivo en Panamá varios meses percorrendo o territorio. Dos estudos e medicións resultantes elaborou un proxecto de canle que resultaba moi custoso, pois incluía a realización de 40 esclusas.

Unha obra de tal envergadura, na primeira metade do s XIX, non semellaba posible, nin por razóns económicas nin por razóns tecnolóxicas. Todo apuntaba que a solución máis racional e máis barata era a construción dun ferrocarril a través do istmo panameño. Esta idea foi asumida polo goberno colombiano, que en 1847 asinou un contrato cunha sociedade francesa que se comprometía a trazar a vía férrea ou estrada macadamizada, segundo as circunstancias, en troco de dereitos de explotación por 99 anos. Pero un novo obstáculo se ergueu para impedir o proxecto: a 'Revolución de 1848' en París arruinou á sociedade, e o plan ficou novamente aparcado.

Dende algún tempo atrás a clase política colombiana víñase facendo á idea de que o istmo era atractivo de máis para as potencias, e que o país carecía de posibilidades mínimas de defendelo en caso de ataque. Esta situación abría a opción de que o territorio panameño trocara de mans en prazos non moi longos. De aí que a obsesión do goberno bogotano fora buscar garantías internacionais para evitar a súa perda. Gran Bretaña non estaba no mellor intre de relacións con Colombia, debido a un incidente diplomático que envolvera ao propio vicedeconsul inglés en Panamá, polo tanto Bogotá recorreu a Washington, o que viña a ser o mesmo que chamar ao raposo para coidar do galiñeiro.

O Tratado Mallarino-Bidlack de 1846 foi o resultado desta xestión. En troques de garantir a soberanía colombiana, os Estados Unidos conseguían completa liberdade de comercio e tránsito a través do istmo e unha rebaixa do 5% nos dereitos aduaneiros, ademais doutras vantaxes.

Gran Bretaña reaccionou de inmediato ocupando militarmente os puntos estratéxicos por onde estarían as bocas dunha posible canle construída a través de Nicaragua. Para Estados Unidos o tema era de extrema gravidade, pois, incorporada Cali-

fornia á Unión e téndose descuberto ouro no seu territorio, a costa do Pacífico cobrou unha importancia repentina, polo que garantir as comunicacións navais en ambas costas resultaba vital para os intereses norteamericanos. Acontecía, sen embargo, que o problema do istmo non era o único que afectaba ás relacións entre Washington e Londres; había outro que tocaba aínda máis de preto aos norteamericanos: a necesidade de marcar os límites definitivos do territorio de Oregón con Canadá. Por máis que a opinión pública norteamericana clamara por unha guerra, o presidente Tyler sabía que despois da campaña mexicana os Estados Unidos non estaban en condicións de encetar outra, e nesta ocasión coa maior potencia naval do mundo que, ademais, podía atacar dende Canadá e dende o Caribe.

Os norteamericanos preferiron levar a controversia a unha mesa de negociacións. A oferta feita aos ingleses consistiu en crear unha compañía conxunta para a construción dunha canle centroamericana, que estaría aberta a todas as nacións sobre a base da igualdade de dereitos de navegación. Gran Bretaña aceptou, e o resultado foi o Tratado Clayton-Bulwer de 1850, no que se marcaban as fronteiras entre Canadá e Estados Unidos, e Londres entraría coma socio na construción de calquera vía interoceánica que se abriera en América Central, xa fora en Nicaragua ou en Panamá. En realidade este acordo invalidaba o Tratado Mallarino-Bidlack, pois unha das súas cláusulas afirmaba:

“Ningún dos dous gobernos se valerá de ningunha alianza que teña ou tivera calquera dos dous con algún Estado ou pobo, nin se valerán de ningunha alianza que teñan para con algún Estado ou Goberno polo territorio do cal pase a canle co fin de obter directa ou indirectamente para os cidadáns ou súbditos de un, dereitos ou vantaxes que non se ofrezan baixo as mesmas condicións aos cidadáns ou súbditos do outro”<sup>(3)</sup>.

Aparentemente o novo Tratado resultaba unha garantía para Colombia, pois implicaba aos dous candidatos potenciais máis perigosos para apoderarse de Panamá. Pero Colombia, a fin de contas, non xogaba máis ca o papel de convidado de pedra, pois a iniciativa de construción da obra sería de Estados Unidos e de Gran Bretaña e nas condicións que eles quixeran impoñer. O único positivo era que ningunha das dúas potencias podería actuar sen a outra, situación da que en Washington eran moi conscientes, razón pola que procuraron ceibarse do compromiso tan logo tiveron ocasión, e esta ocasión presentárase en 1901.

A construción do ferrocarril interoceánico comezou en agosto de 1850 por conta dunha compañía norteamericana, e acabou en xaneiro de 1855 con alto custo de vidas humanas e capitais. O día 28 dese mes e ano o primeiro tren cruzou o istmo dende unha beira á outra. Ata que se concluíu en 1869, o ferrocarril transcontinental de Nicaragua, o panameño foi unha auténtica mina de ouro para os seus propietarios, máis productiva que as minas de California, pois podían

---

(3) Citado por AROSAMENA, Diógenes: *Historia Documental del Canal de Panamá*, Imprenta Nacional, Panamá, 1962.

marcar con liberdade as tarifas sen que o goberno colombiano interviñera en absoluto. O negocio foi tal<sup>(4)</sup> que cando aínda o trazado non estaba completo, a compañía xa gañaba un millón de dólares/ano, e dende 1855 as utilidades ascendían a 8 millóns de US\$ de termo medio por ano.

En 1863 a constitución liberal, chamada “de Rionegro”, declaraba a Panamá ‘Estado Soberano’. A nova organización federal do estado colombiano non contribuíu a pacificar a vida política provincial, máis ben acirrouna e sucedéronse as revoltas, os pronunciamentos militares e as deposicións violentas de gobernadores. Estados Unidos, preocupado pola incidencia que puidera ter esta inestabilidade sobre o tráfico ferroviario, enviou en diversas ocasións a tropas da infantaría de mariña para garantir a normalidade das comunicacións. De feito os desembarcos de marines estaban a converterse en algo habitual diante da inoperancia do goberno colombiano.

Unha vez rematada a guerra civil norteamericana, o goberno dos Estados Unidos era consciente de que, co pulo económico que estaba experimentado o país e a enxurrada inmigratoria que estaba a recibir, un ferrocarril no istmo non daría abasto para atender as comunicacións entre a costa atlántica e a pacífica e comezou a interesarse novamente pola construción dunha canle, animados polo éxito que os franceses tiveran en Suez.

Diversas comisións enviadas por Washington percorreron América Central, erguendo planos e facendo mapas. En 1875 o informe final elaborado recomendaba a construción da canle en territorio nicaraguano, e esa rota acabou por converterse na preferida da opinión pública norteamericana.

Mentres as comisións traballaban, o goberno de Estados Unidos encetou unha ofensiva diplomática diante do colombiano con vistas á construción dunha posible canle en Panamá. O resultado destas negociacións, que tiveron altos e baixos e varios amagos de ruptura e mesmo de intervención militar norteamericana, foi a elaboración en 1870, cinco anos antes do informe dos expertos, do Tratado Arosamena-Sánchez-Hurlbut que declaraba a neutralidade da zona da canle en caso de conflito internacional e que, no suposto de ataque de terceiros, Colombia e Estados Unidos actuarían conxuntamente en defensa do mesmo, correndo por conta do goberno de Washington os gastos das operacións. Ademais a canle ficaría fechada aos navíos dos países belixerantes con calquera dos dous socios. As implicacións de semellante tratado eran tales que nin o Senado colombiano nin o norteamericano deron a súa aprobación. Colombia porque temía verse envolta nos conflitos dos Estados Unidos e Estados Unidos porque consideraba excesivas as concesións a Colombia.

Este fracaso diplomático pechou o capítulo das negociacións entrámbolos dous países ata 1901.

---

(4) O billete completo dende Panamá a Colón custaba 25 US\$ e a carga pagaba cinco centavos de dólar por libra ou 1,80 por pé cúbico.

## A tentativa francesa

---

En Francia a idea de construír unha canle en América Central era, polo menos, tan antiga coma a existente en Estados Unidos.

Ferdinand de Lesseps, o home de moda en Francia e en Europa, que despois do éxito de Suez pasara a converterse na máxima autoridade en cuestións de enxeñaría, presentou en París en 1875, no marco do Congreso Xeográfico Internacional, o proxecto de construción dunha vía interoceánica en Panamá. Deste congreso saíu un Comité Francés para o Estudio da Perforación do Istmo Centroamericano, composto por unha ducia de xeólogos, xeógrafos e enxeñeiros e, pouco despois, unha sociedade empresarial cun capital inicial de 300.000 francos para encetar as exploracións.

A primeira expedición comandada por Lucien-Napoleon Bonaparte, sobriño-neto do emperador, comezou os seus traballos en 1876 pola beira do Pacífico. Os resultados obtidos non despexaban aínda moitas incógnitas sobre as dificultades de realización, polo que foi enviada unha segunda a fins de 1877 con Bonaparte novamente á súa fronte. Novas dificultades impediron que os traballos chegaran a completarse pero as conclusións que se sacaron constituíron as bases do gran proxecto francés.

Unha vez que xa se tiña unha idea de como sería a obra, por máis que a información non resultara de todo completa, o paso seguinte era chegar a un acordo coas autoridades colombianas.

A comezos de 1878 gobernaba en Colombia o presidente Aquileo Parra, e con el se entrevistou Bonaparte para expoñerlle o plan de construción. As negociacións remataron en tan só sete días: do 13 ao 20 de marzo, e pouco máis dun mes despois o Senado sancionaba o acordo. O chamado “convenio Salgar-Wyse” (Wyse era o segundo apelido de Bonaparte) foi un exemplo de claridade e mutuo respecto. Os puntos principais eran:

- O goberno colombiano concedía á Sociedade Civil Internacional (que era o nome do ente empresarial creado en 1875) o privilexio exclusivo de construción dunha canle interoceánica así coma os dereitos de explotación durante 99 anos.
- Todos os traballos e estudos previos serían por conta da Sociedade, que obrigatoriamente, debería contratar para os mesmos polo menos, a dous enxeñeiros colombianos.
- Marcábase un prazo de doce anos, prorrogables a xuízo do goberno colombiano, para realizar a obra.
- As terras precisas máis unha franxa de 200 metros a ambas marxes da canle eran cedidas gratuitamente, e aínda 500.000 Ha baldías coas minas que puideran ter.
- A canle sería neutral, pero prohibiríase terminantemente o paso por ela de navíos de guerra de países en conflito cando estes se dirixiran a tomar parte nas hostilidades.
- As mercancías ao seu paso pola canle non pagarían ningún tipo de tributo, e a inmigración para traballar na construción ou colonizar os territorios concedidos á compañía sería libre.

- O goberno colombiano recibía unha fianza de 750.000 francos que podía realizarse en títulos da débeda exterior do país, e reservábase un 5% sobre o produto bruto da compañía, porcentaxe incrementado nun 1% cada 30 anos e que en ningún caso representaría menos de 250.000 US\$/ano.

Con este convenio baixo o brazo Bonaparte regresou a París na idea de que Lesseps ía designalo como responsable pola construción. Pero Lesseps, tiña as súas propias ideas ao respecto.

E a peor de todas as que tivo, foi a de presentar no Congreso da Sociedade Xeográfica Internacional de 1879 un proxecto de construción de canle a nivel entre os dous océanos, como tiña feito en Suez. E esta idea acabou aprobándose debido ao prestixio do seu patrocinador, sen que os congresistas se decataran ou se atreveran a manifestar que aquilo era inviable, pois os océanos Atlántico e Pacífico non están ao mesmo nivel.

Lesseps, con 75 anos, púxose á fronte da empresa. E os erros continuaron: nos cálculos financeiros, nas relacións cos círculos de banqueiros e xornalistas, na apreciación das dificultades naturais e na minusvaloración da política norteamericana.

En 1880 faise unha segunda emisión de accións da Compañía Universal da Canle Interoceánica de Panamá (a primeira, do ano anterior, resultara un fracaso, o que motivou unha viaxe de Lesseps a Panamá e a Estados Unidos) que resultou nun grande éxito. Semellaba que a viabilidade financeira da obra estaba garantida.

En Norteamérica estas novas foron recibidas con enorme hostilidade. O goberno de Washington comezou a premer ao colombiano para anular o “contrato Salgar-Wyse”, o que non conseguiu pola mobilización da diplomacia francesa, así que probou unha segunda vía, a presión económica: Ulysses Grant aceptou presidir unha suposta sociedade para construír outra canle alternativa en Nicaragua co financiamento do banqueiro Cornelius Vanderbilt. En realidade nin a sociedade funcionou nin Vanderbilt gastou un dólar, pero o golpe tivo efecto pois desanimou aos posibles investidores norteamericanos a participar no proxecto de Lesseps, que se converteu nun proxecto netamente francés.

O optimismo inicial expresado por Lesseps e os entusiastas accionistas da Compañía pronto comezou a ceder. Foi encetar as obras e aparecer en simultáneo os desastres: dificultades para recrutar obreiros, carencia de infraestruturas para acollelos, doenzas, un clima hostil e, ademais, un terremoto. A isto habería que engadir que a permanente inestabilidade política da provincia, reflexo do que acontecía no resto do país, era un obstáculo para que as autoridades puideran garantir un mínimo de seguridade e de orde pública.

Certamente os contratistas procuraron que os operarios se sentiran cómodos, e non se aforrou en confort e asistencia médica. O que non impediu que a febre amarela se presentase moi logo coma o principal obstáculo, causando estragos entre traballadores e directivos por igual. Ademais a Compañía do ferrocarril transoceánico, en mans norteamericanas e apoiada pola concesión que tiña a 99 anos, boicoteaba aber-

tamente o transporte dos materiais. Había necesidade de mercala e Lesseps decatouse tardiamente que se debería ter garantido os transportes internos antes de comezar a obra. En Nova York eran plenamente conscientes do valor que o ferrocarril tiña para os franceses, que deberon pagar 93 millóns de US\$ pola propiedade dun material que xa estaba envellecido.

Mentres os franceses facían colosais esforzos para construír a canle contra tódalas dificultades, o “trasfondo” da política colombiana ía empeorando, o que, dun xeito ou doutro, repercutía na viabilidade da obra.

En 1885 estoura unha guerra civil entre liberais e conservadores. A derrota liberal implicou tamén a caída da Constitución federal de 1863 e a súa substitución por unha nova, a de 1886, de carácter centralista. Panamá, que era un estado libre, virou en sinxelo departamento carente de toda autonomía e con dependencia especial do goberno de Bogotá (art 201 da Constitución).

O ritmo de traballo de construción era máis ca aceptable tendo en conta as dificultades. Se en 1883 a media de movementos de terras por mes era de 215.000 metros cúbicos, en 1885 era de 1.079.000. Nese ano Lesseps viaxa novamente a Panamá para enrocarse aínda máis no seu proxecto de canle a nivel, que tan cara en vidas e diñeiro estaba saíndo, cando a experiencia amosaba sobradamente a aquela altura que o proxecto inicial debería ser substituído por outro máis barato e sinxelo a base de esclusas.

O goberno francés non compartía as teimas de Lesseps e no propio gabinete ministerial o enxeñeiro contaba con acirrados inimigos. De aí que, preocupado pola contía dos bonos da débeda que se estaban a emitir (en 1885 xa estaban sobordados os 650 millóns de francos de custo que Lesseps tiña calculado con excesivo optimismo en 1879), se enviara unha comisión indagatoria a Panamá, a Comisión Rousseau que chegou ao istmo en 1886 e que presentou un informe no que, sen citalas, se declaraba por completo favorable a un troco de plans no que se mudara o proxecto de canle a nivel polo de canle con esclusas:

“Se ben eu considero, afirmaba o presidente da Comisión, que a escava da ‘Canle de Panamá’ é unha obra posible, o seu remate cos recursos financeiros previstos e dentro dos prazos anunciados, acredíto máis que problemático, a menos que a compañía se decida a facer nos seus proxectos reducións e modificacións importantes”<sup>(5)</sup>.

Para Lesseps a soa idea de trocar o proxecto representaba o derrube das súas expectativas. Era recoñecer que se tiña trabucado. Pero o peor estaba por vir: o propio ministro de Obras Públicas reclamou a entrega de 1 millón de francos para dar o visto bo á emisión de bonos, ademais de impoñer a solución das esclusas. A chantaxe que implicaba a un membro do goberno, non chegou ao final (só percibiu 400.000 francos) por un providencial troco no gabinete non relacionado con este feito.

En 1888 aprobábase na Asemblea Nacional francesa a lei que daba vía libre a unha emisión de bonos con lotería, para financiar a que se consideraba derradeira fase

---

(5) Oc en nota 3.

de construción da canle. Pero a emisión resultou nun fracaso debido a operacións especulativas na Bolsa contra as accións da Compañía. En decembro dese ano a Compañía suspende pagos e entra en estado de quebra. Dous meses despois se nomea un liquidador.

En Panamá as novas que chegaban de Francia crisparon o ambiente. O goberno colombiano negouse a prestar ningún tipo de axuda financeira. Tampouco estaba en condicións para elo. Para o istmo o final do proxecto francés era a morte da provincia. Nos anos anteriores milleiros de traballadores de todo o mundo e o inevitable cortexo de provedores, taberneiros, “gariteiros”, estafadores, prostitutas, etc, converteran a Cidade de Panamá nun centro cosmopolita onde se movían cantidades inxentes de diñeiro. Cando a construción se atopaba en pleno esplendor en 1887, Camacho Roldán, político e xornalista liberal, escribía o seguinte:

“A ‘Compañía da Canle’ precisou desembolsar nos seus traballos de escava e construcións durante os últimos oito anos non menos de oito ou dez millóns de pesos-ouro anuais, baixo a forma de traballo a obra feita, xornais aos operarios e salarios aos seus empregados. En vez de facer vir de Francia esa gran cantidade de numérico, a Compañía se limitou a vender en Panamá letras sobre París ou sobre Londres, que podía colocar cun premio do 30, e aínda do 40%, sobre as moedas de prata circulantes. O mercado de toda a costa do Pacífico, dende América Central a Chile, tiña na súa contra o balanço do comercio exterior e viuse na obriga de exportar o seu numérico a Panamá para mercar eses xiros, de sorte que non menos de 50 ou 60 millóns de pesos deberon de ir cara esa cidade en poucos anos”<sup>(6)</sup>.

Con Francia derrotada e Panamá sen alento, semellaba que chegara a hora definitiva dos Estados Unidos.

## O desastre colombiano

En 1894 morre sen completar o mandato Rafael Núñez, o líder da chamada “Rexeneración”, un oasis de relativa tranquilidade política na axitada historia colombiana. Foi sucedido polo vicepresidente Miguel Antonio Caro, poeta e combativo polemista no eido doutrinario do conservadorismo católico.

Caro estaba moi influenciado, coma doutro xeito a intelectualidade católica colombiana, polo clero e ordes relixiosas estranxeiras que chegaran ao país a partir de 1890 no marco dos convenios coa Santa Sé. Membros dese clero tiñan vivido e sobrevivido ao *Kulturkampf* “bismarckiano” e ao anticlericalismo republicano francés e da unificación italiana, aos que había que engadirlle os curas e relixiosos procedentes de España coa mentalidade de cruzada propia das guerras carlistas. O resultado foi un discurso radicalmente antiliberal que se resumía na frase “O liberalismo é pecado”, que anos despois faría célebre o bispo de Pasto.

(6) CAMACHO ROLDAN, Salvador: *Notas de Viaje*, Garnier Hnos, París, 1997.

Este discurso antiliberal levado por Caro á política provocou a escisión do Partido Conservador entre as correntes histórica e nacionalista, e do Partido Liberal entre as correntes moderada e belicista.

Tales divisións internas obrigaron a pactos entre as fraccións, buscando saídas aceptables para evitar un conflito civil. O problema estaba en que, tanto o grupo nacionalista dos conservadores coma o grupo belicista dos liberais, estaban dispostos a resolver as súas diferencias coas armas na man. E Caro alentaba este clima bélico negándose en banda a calquera reforma da Lei Electoral ou da Constitución. Un primeiro aviso do que ía vir aconteceu en 1895, cando os liberais se botaron ao monte. A derrota que sufriron a mans das tropas do goberno e dos conservadores, virou en victoria interna das fraccións radicais cando o grupo belicista acabou facéndose co control do Partido Liberal.

Nas eleccións de 1897, Caro desatendeu os consellos dos sectores moderados do conservadorismo e impuxo a candidatura de dous patrucios, Manuel Antonio Sanclemente e José Manuel Marroquín, que entrambos sumaban 155 anos. Os dous eran avogados, os dous eran poetas e os dous eran ultracatólicos.

Co “trasfondo” dunha grave crise económica cada vez máis aguda, os liberais encetaron en 1899 unha revolta contra o novo goberno. Foi a “Guerra dos Mil Días”, o máis sanguento conflito civil da historia colombiana ata esas datas.

Despois de seis meses de combates os liberais, que ata entón levaban a mellor parte, perderon a iniciativa e foron derrotados. O que seguiu foi o “esfarelamento” do exército liberal en múltiples focos guerrilleiros que alongaron o conflito durante dous anos e medio máis.

Á guerra no campo de batalla acrecentábanse as liortas “intrapartidarias” que desembocan en 1900 no golpe de Estado do vicepresidente Marroquín contra Sanclemente, co que se pretendía buscar unha saída á crise negociando a paz. Pero Marroquín, que fora arroupado pola fracción “histórica” do conservadorismo, entendía a paz en termos de rendición incondicional do liberalismo, contando ademais, nesta posición radical, co apoio de gran parte do seu partido, da Igrexa e do Exército.

A prolongación da guerra non se facía sen altos custos: corrupción, especulación, febre amarela, varíola, etc, proliferaban por onde marchaban os bandos armados. Finalmente, en 1902 se asinou a rendición do liberalismo fronte ás costas de Panamá e a bordo do acoirazado norteamericano *Wisconsin*.

Que o acordo se celebrara en Panamá non era casual; este territorio era o único da República que seguía baixo control dos liberais, e os Estados Unidos, preocupados pola seguridade do tráfico ferroviario interoceánico no istmo, e chamados polas autoridades colombianas, aprestáronse a intervir, o que explica a presenza do acoirazado.

Despois da liquidación da Compañía Universal en 1889, creouse unha nova Compañía coa finalidade de vender os dereitos de construción e os bens da extinta entidade. Foi esta a Compañía Nova da Canle de Panamá que conseguiu unha prórroga de dez anos para levar adiante a obra. Esta prórroga facilitaba as

negociacións con futuros compradores. De feito compradores apareceron logo, e un avogado de Nova York, William Nelson Cronwell, acabou entrando no accionariado da Compañía Nova.

O problema estaba en que, en 1898, non había nin trazas de retomar a construción da canle, mentres que tanto o goberno coma a opinión pública de Estados Unidos eran moi favorables a levar o proxecto a Nicaragua. Esta posibilidade foi utilizada coma instrumento de presión de Cronwell para conseguir do valetudinario Sanclemente unha nova prórroga, o que finalmente se conseguiu en 1900, por seis anos e previo pago de cinco millóns de “francos-ouro”. Pero en 1900 estamos en plena guerra civil e mentres Colombia se desangraba e carecía de calquera capacidade de manobra, por pequena que fose, para negociar en termos de equidade, en Estados Unidos se estaban a precipitar os acontecementos que levarían á intervención directa norteamericana en Panamá en moi curto prazo.

En primeiro lugar, a derrota de España no conflito cubano eliminaba calquera dúbida sobre quen era a potencia hexemónica na área do Caribe e América Central.

En segundo lugar, a renegociación do Tratado Clayton-Bulwer de 1850 entre Gran Bretaña e Estados Unidos levou á renuncia da cláusula de neutralidade da canle que ata entón impuxera o goberno de Londres, o que deixaba as mans libres a Washington para calquera intervención militar na zona.

En terceiro lugar, en 1901 o presidente MacKinley foi asasinado, sucedéndolle o vicepresidente Theodore Roosevelt, que estaba decidido a resolver dunha vez por todas, e con métodos expeditivos<sup>(7)</sup>, o tema da canle interoceánica xa fora por Panamá ou por Nicaragua.

Neste intre aparece en escena unha personaxe chamada a desempeñar un papel crucial nos acontecementos: Philippe Buneau-Varilla, francés de orixe sefardí. Buneau, que era enxeñeiro, chega a Panamá por primeira vez en 1884 para traballar no proxecto de Lesseps. A súa carreira foi fulgurante, en menos dun ano converteuse no director xeral dos traballos do istmo. Doente de febre amarela debeu regresar a Europa para repoñerse, regresando a Panamá a fins de 1887 pero xa non coma enxeñeiro senón coma contratista de obras, o que lle permitiu amasar unha importante fortuna en breve espacio de tempo.

Quebrada a sociedade da canle, Buneau trasladouse a Nova York, onde traballou arreo para conseguir adeptos para a causa de Panamá. Foron os seus contactos políticos e o traballo de propaganda os que acabarán por inclinar ao Senado pola solución panameña. Só faltaba convencer aos franceses de vender a súa parte da Compañía Nova e aos colombianos para ceder o territorio no que se construíría a canle nas condicións requiridas polo goberno norteamericano.

En 1902 o goberno colombiano estaba en situación financeira de “semiasfixia” e precisaba con urxencia de fondos. A solución podía vir dun arranxo cos Estados Unidos sobre o tema da canle. Un plenipotenciario, José Vicente Concha, se en-

(7) O lema de goberno de Roosevelt era: “Fagamos as cousas e coidémonos logo da lei e dos detalles”.

viou rapidamente a negociar co secretario de Estado norteamericano. Os puntos básicos do acordo ao que se chegou foron:

- Colombia permitía o transvase da concesión feita aos franceses a mans norteamericanas, sen recibir por iso ningunha compensación económica.
- A explotación da canle e control dos territorios adxacentes duraría cen anos prorrogables, a interese dos Estados Unidos.
- Todo o referente a orde pública e defensa da zona da canle sería da exclusiva competencia norteamericana.

O presidente Marroquín estaba indeciso: era consciente de que se aceptaba o acordo entregaba parte da soberanía de Panamá a unha potencia estranxeira, o que o poder executivo non tiña capacidade de facer, pero se non aceptaba podía acontecer que os Estados Unidos se tomaran todo o territorio e o escindiran definitivamente da República. O dilema solucionouse cando os liberais se apoderaron do istmo e Marroquín, temendo que foran os seus inimigos os que acabaran por negociar cos norteamericanos, pediu a inmediata intervención militar de Washington en aplicación do acordo de 1846, que convertía aos norteamericanos en garantes do tráfico terrestre entre Colón e Panamá.

Os Estados Unidos viron o ceo aberto. De inmediato se enviaron tropas a Panamá que asumiron o control do territorio e durante mes e medio se comportaron coma un exército de ocupación. Concha, o negociador colombiano, renunciou en protesta e foi substituído por Tomás Herrán, que negociou o acordo definitivo.

Mentres este se debatía as circunstancias cambiaban en Colombia. Os liberais foron completamente derrotados, co que deixaban de contar coma potenciais negociadores en Panamá, e nas eleccións de 1903 chegou ao Congreso un grupo de senadores e deputados moi nacionalistas e opostos a calquera cesión de soberanía. En xuño de 1903 as Cámaras aprestáronse a discutir o ‘acordo Herrán-Hay’, que tiña coma puntos básicos os seguintes:

- Colombia cedía a Estados Unidos o control por cen anos renovables da canle e dunha franxa de territorio de 10 km a ambos lados.
- Os Estados Unidos poderían estacionar tropas nese territorio para o control e a defensa da vía.
- Os Estados Unidos pagarían a Colombia coma indemnización dez millóns de dólares máis unha cota anual extraordinaria de 250.000.

O Senado norteamericano apresurárase a aprobar este Tratado que era enormemente vantaxoso para o seu país, pero en Bogotá, tanto as Cámaras coma a prensa consideraban que se trataba dun ataque directo á soberanía nacional colombiana, ao contrario do que acontecía en Panamá onde a opinión pública, maioritariamente liberal, era propicia a asinar o acordo sen máis dilacións.

Finalmente, e tras arduas discusións onde as divisións internas do conservadorismo ficaron, unha vez máis, patentes, o Senado colombiano aprobaba o Tratado, pero con tan importantes restriccións que o desvirtuaba completamente. Entre estas restriccións destacaban:

1°. As compañías da canle e do ferrocarril non poderían ceder dereitos aos Estados Unidos sen antes chegar a un arranxo co goberno colombiano.

2°. Colombia cede a Estados Unidos na zona da canle só os dereitos de servizos, pero non a soberanía.

3°. Os Estados Unidos non poderían aplicar a súa lexislación sobre a zona cedida e os únicos tribunais admitidos serían os colombianos.

4°. As diferencias de interpretación do Tratado serán sometidas a arbitraje internacional.

5°. A construción da canle terá un prazo determinado, rematado o cal e sen que as obras foran finalizadas, as propiedades da compañía e todos os dereitos recoñecidos reverterían en Colombia.

Esta decisión provocou a cólera da clase política en Washington, comezando polo presidente, para quen os colombianos non pasaban de ser unha gavela de bandidos e “desprezables criaturiñas”. O ministro Plenipotenciario de Estados Unidos en Bogotá quentou máis o clima de reivindicación nacionalista cunha serie de notas dirixidas ao ministro de Relacións Exteriores, onde se chegaba a ameazar directamente ao goberno:

“As relacións amigables entre os dos países ficarán tan gravemente comprometidas que o noso Congreso no vindeiro inverno podería adoptar medidas que lamentaría todo amigo de Colombia”<sup>(8)</sup>.

A intervención do diplomático norteamericano encabuxou aos congresistas, que falaban abertamente de que era mellor perder Panamá que someterse aos ditados de Washington. O 12 de agosto, o Senado aprobaba unha nova proposta radical pola cal se negaba a aprobación ao ‘acordo Herran-Hay’. Era unha declaración de guerra, e Washington recolleu o guante. Pero antes xa o recollera Panamá.

En vista dos acontecementos, os liberais panameños comisionaron a Manuel Amador Guerrero, un conxénere colombiano, para que se trasladara a Nova York para poñerse en contacto con Crónwell e expoñerlle que se tiña organizado unha Xunta Patriótica disposta a proclamar a secesión do istmo e, a seguir, asinar o Tratado cos Estados Unidos. Nese intre aparece Buneau-Varilla, quen facilitou a Guerrero contactos do máis alto nivel, incluíndo ao secretario de Estado Hay.

O goberno colombiano nomeou ao xeneral Juan Tobar, comandante militar de Panamá, con atribucións para substituír ao gobernador civil se había algún albisco de revoltas separatistas no istmo. Pero Tobar se tomou as cousas de vagar e demorou case mes e medio en trasladarse ao seu destino. Cando Tobar chegou a Colón un movemento arredista xa estaba en marcha animado por Guerrero, quen contaba con todo o apoio de Buneau-Varilla quen, á súa vez, recibira as bendicións directamente de Roosevelt.

O día 3 de novembro, coa complicidade dalgúns mandos militares colombianos, estourou a revolta instaurándose unha Xunta Provisoria de Goberno que procla-

---

(8) Citado AROSAMENA en Oc en nota 3.

maba a independencia. Tres días despois, cando aínda o goberno de Bogotá non tiña idea do que estaba a acontecer, Estados Unidos recoñecía oficialmente a independencia do novo país e impoñía un tratado, o Tratado Buneau-Varilla-Hay, redactado por este personaxe novelesco, quen actuaba coma plenipotenciario da recién nada “repúblicuíña”, en colaboración e complicidade co secretario de Estado. As novas autoridades apresuráronse a asinalo convertendo a Panamá nunha “semicolonia” norteamericana. Para remachala, a Constitución da República de febreiro de 1904 recoñecía no seu artigo 136:

“O goberno dos Estados Unidos poderá intervir en calquera punto da República para restablecer a paz pública e a orde constitucional”.

E no 141:

“Poderá ser elixido primeiro presidente constitucional da República calquera cidadán que, sen ser panameño de nacemento, houbera tomado parte activa na independencia do istmo”.

E efectivamente, así aconteceu. O primeiro presidente de Panamá foi o colombiano Manuel Amador Guerrero<sup>(9)</sup>.

O nacemento de Panamá coma estado independente representa o cumio do intervencionismo norteamericano en América Latina. Houbo precedentes e houbo continuacións, pero nunca se chegou a esnaquizar un país soberano en aras dos intereses económicos e políticos dos Estados Unidos. Á súa vez representa o intre máis acedo da historia colombiana. Conservadores e liberais decatáronse da súa absoluta soidade, da incapacidade do país para facer unha política internacional que lle permitira contar con aliados. Colombia é un máis entre a inmensa maioría dos estados latinoamericanos, que viviron tan pechados en si mesmos durante un período tan longo de tempo, que ficaron completamente indefensos antes as agresións das grandes potencias. Debe engadirse que Panamá foi recoñecido moi logo tanto polos países europeos, coma polos latinoamericanos que semellaron non decatarse, ou facer caso omiso para non provocar ao xigante, do latrocinio territorial que Colombia estaba a sufrir. Nos anos seguintes Colombia tentou salvar os mobles asinando un tratado cos Estados Unidos que non chegaría a bo porto ata 1921, e polo que recibía unha indemnización compensatoria da perda do istmo, e Panamá aprendeu en carne propia (e en sangue) que o prezo pola independencia formal de que gozaba era alto de máis, e implicaba un status de país tutelado sen máis soberanía cá que os Estados Unidos estiveran dispostos a concederlle.

---

*Carlos Sixirei Paredes é licenciado en Historia pola Universidade de Santiago, doutor en Historia de América pola Universidade Complutense, profesor titular da Universidade de Vigo.*

---

(9) LEMAITRE, Eduardo: *Panamá y su separación de Colombia*, Ed Intermedio, Bogotá, 2003.