

PANAMÁ EN LA HISTORIA GLOBAL

POR ALFREDO CASTILLERO CALVO

Encontrarme hoy aquí es un altísimo honor que estaba muy lejos de mis ilusiones y nunca habría podido imaginarme que se me dispensaría, lo que me sitúa en una difícil posición de compromiso para poder corresponder a las expectativas de los ilustres miembros de esta Academia que propusieron mi ingreso como correspondiente. A mis entrañables Enriqueta Vila Vilar y Ramón Serrera Contreras les conozco desde hace muchas décadas y me unen profundos lazos de amistad, de afecto familiar y de admiración intelectual por su extensa y magnífica obra americanista, de la que he aprendido tanto. A su director actual, D. Rafael Valencia Rodríguez, quien también fue proponente de mi ingreso, solo le he conocido por su gran prestigio como arabista y de quien nada me agradaría más que aprender en sus obras sobre un fase de nuestra historia común que cada vez me interesa más y de la que se tan poco.

A ellos y a los ilustres miembros de esta augusta Real Academia Sevillana de Buenas Letras agradezco el gesto, por demás generoso, de recibirme como uno de sus miembros correspondientes.

Consciente de esta significativa responsabilidad demoré en escoger un tema que me pareciera apropiado para estar a la altura

de las circunstancias. Descarté varios: ¿Las ferias de Portobelo hasta su decadencia a mediados del XVII?; ¿El impacto de la Trata negrera de Grillo y Lomelín en el comercio regional?; ¿Las estructuras sociales y de poder en Panamá durante la colonia?; ¿La Independencia de Panamá de España? Todos estos temas, y muchos otros más, valga la pena resaltar, los he podido estudiar en mi ya bastante larga vida como historiador, gracias a ese manantial inagotable que es el Archivo de Indias. De esa fuente he estado abrevando sin cesar desde hace ya medio siglo y puedo decir sin ninguna exageración, que sin el Archivo de Indias jamás habría podido realizar mi oficio de historiador. Esto tenía que decirlo aquí porque es una deuda con Sevilla que nunca podré pagar.

Tras mucho meditar escogí, finalmente, el tema que expondré esta noche: “Panamá en la historia global”. Lo hice por varias razones. Una de ellos era la oportunidad que me brindaba esta venerable tribuna para referirme a la historia de mi país, que tanto necesita ser conocida, dentro como fuera de nuestras fronteras. A lo largo de mi exposición podrán advertir lo intensa y fascinante que es esa historia y lo poco que se conoce, al extremo de que a menudo se omite el nombre de Panamá en los textos referentes a momentos críticos de la historia americana. Desde hace algunos años asumí la cruzada de divulgar esa historia y no podía dejar de aprovechar una oportunidad tan solemne y especial como esta.

La razón del título de mi exposición se relaciona, sin embargo, con un aspecto específico de la historia de Panamá que no es hasta recientemente que empieza a destacarse, y que en mi caso personal es el reflejo de mi propia evolución como historiador. Llega un momento en la práctica del oficio cuando se empieza a asomar la mirada más allá del marco temático que ha ocupado nuestra atención y se nos revelan las múltiples interconexiones con el mundo exterior y, de hecho, con el resto del mundo. Así, luego de casi cuatro décadas de pasármelas historiando a Panamá y su relaciones más obvias y conocidas, empecé a asomar la mirada cada vez más allá, y osé incursionar en algo que en su momento parecía demasiado audaz tratándose de un país pequeño al que nadie había antes considerado agente, o ins-

trumento activo de grandes fenómenos mundiales. Pero lo hice y me atreví a publicar *Las Rutas de la Plata, la Primera Globalización*, en 2004 (que era un *coffee table book*), y luego otros dos más ambiciosos como *Los Metales y la Primera Globalización* en 2008, y luego, *Cultura Alimentaria y Globalización* en 2010, a los que han seguido otras publicaciones en la misma línea en los años siguientes.

Pero no debiera sorprendernos. Se nos ha acostumbrado a mirar a Panamá como un país marginal, cuando de hecho estuvo desde muy temprano en el centro, y en no pocos momentos ejerciendo una participación activa. Nunca estuvo aislado y pocos países se han visto tan interconectados con el resto del mundo. Y no solo desde el comienzo de la primera globalización. Pero esta falsa percepción de marginalidad se debe en parte a que, en sorprendente contraste con la mayoría de los países latinoamericanos, la historiografía panameña tardó mucho en madurar. Y digo sorprendente porque la nuestra no es precisamente una historia de segunda. No solo es interesante por ser diversa e intensa, sobre todo si la comparamos a la de otros países del continente, sino por su temprana interconexión con el resto del mundo, y por lo que ha tenido que ver con los procesos históricos mundiales. Participó de la globalización casi desde el momento en que se incorporó a la economía atlántica, algo que hizo con una vitalidad que ha perdurado hasta nuestros días. Y es que desde el amanecer de su historia, Panamá fue un país con vocación a la apertura, a vincularse con el mundo exterior e insertarse en las grandes corrientes globalizadoras. Pero, por falta de estudios históricos o porque se apuntaba la investigación en la dirección inapropiada, nada de esto se percibía con la necesaria claridad hasta muy recientemente.

Empecemos por evocar los más lejanos comienzos geológicos. Recientes descubrimientos sugieren que el último tramo que emergió de las aguas para unir los dos hemisferios del continente americano fue el istmo de Panamá; de eso hace entre 10 y 13 millones de años. Gracias a ello se creó la corriente cálida del Golfo de México, la cual hizo posible la vida humana en el norte de Europa y el surgimiento de extensos desiertos y sabanas en África y, en consecuencia, el nacimiento de la especie humana.

Además, el istmo se convirtió de inmediato en un gran puente biológico para la emigración de toda clase de plantas y animales, y millones de años más tarde en fluida pasarela de la migración humana. En este evento paleozoogeográfico llamado El *Gran Intercambio Americano*, Panamá fue la gran encrucijada.

De hecho, la zona por donde pasa el Canal ha sido pródiga en evidencias arqueológicas. Hace décadas se encontraron allí puntas de flecha tipo Clovis, que confirman el paso del hombre hace más de once mil años, y más recientemente, durante las obras de ampliación del Canal, se han encontrado restos de una fauna desaparecida hace millones de años, como pájaros gigantes, rinocerontes, caballos primitivos, gliptodontes y megalodontes. De esa manera, y como una prefiguración de su distante futuro, el istmo panameño tendría mucho que ver desde sus mismos orígenes geológicos y biológicos con el resto del mundo.

No por casualidad la clave para comprender la historia de Panamá se encuentra en el papel que ha jugado su ventajosa posición geográfica. Esta ventaja natural es la que ha vinculado a nuestro país desde muy temprano a la primera mundialización de la historia humana. Así ha sido desde el principio y lo sigue siendo ahora y en el futuro previsible. Y si repasamos la historia, ha sido nuestra posición geográfica la que siempre ha jalonado nuestra economía. Es una historia que ya cumple medio milenio.

Ya el resto del mundo empieza a darse cuenta de esto. Tal vez esto explique el hecho de que Panamá esté en boca de tanta gente y se encuentre como quien dice “de moda”. Tal vez sean asuntos menores hechos como el que estemos celebrando con gran pompa y proyecciones internacionales en dos años seguidos dos grandes centenarios, como son el Descubrimiento del Pacífico el año pasado, y este año, el de la construcción del Canal; o que en el reciente referendo escocés, se haya recordado la estrecha relación que hubo entre el fracaso de la aventura escocesa en Darién a fines del siglo XVII y la pérdida de su independencia para integrarse a la Gran Bretaña mediante el Union Act. Para los independentistas caledonios no será fácil olvidar este vínculo de su historia con la de Panamá.

Así las cosas, no sorprende que un reciente sello postal egipcio, en lugar de mostrar el Canal de Suez, muestre el de Panamá, y que una línea de cosméticos francesa haya anunciado la creación del perfume denominado *Canal*, en referencia al nuestro. Parecen casos extremos pero sin duda evidencian que Panamá está muy presente en el imaginario de gente que vive muy lejos de nosotros.

En cambio no es de poca monta lo que viene ocurriendo con su pujante economía y que no deja de llamar la atención en el extranjero. Mencionaré algunos aspectos. La ampliación del canal panameño, ya en su fase final de construcción, es considerado el proyecto de mayor impacto a escala mundial en el futuro próximo; aumentará significativamente su eficacia al permitir el tránsito de los barcos más grandes del mundo y en consecuencia varios puertos del continente americano ya han empezado a ampliar su capacidad para ajustarse a este nuevo desafío. El sistema portuario panameño, con puertos en ambos mares, es de los más avanzados y sofisticados del Continente, por lo que Panamá se ha convertido en un centro de convergencias marítimas y un importante eje de distribución y redistribución de carga por mar. Vastas y costosas instalaciones aeroportuarias que existían en la Zona del Canal cuando fue entregado a Panamá por los norteamericanos, se han transformado en centros de servicios logísticos con un aeropuerto internacional, áreas residenciales, hoteles turísticos, centros educativos internacionales y más de 450 empresas multinacionales. Tan exitoso es este vasto conglomerado logístico y de transporte que varios países de la región tratan de emularlo. Gracias al sistema de abanderamiento de barcos de conveniencia Panamá es el país con mayor registro de barcos del mundo y esto desde hace ya mucho tiempo. Su registro actual es de 8.000 barcos y más de 300.000 marinos de distintos países. Su centro financiero internacional, que data de la década de 1970, tiene más de 100 bancos extranjeros y más de cien mil millones de dólares en activos. La Zona Libre de Colón, establecida desde 1948, es hoy la primera de América y la segunda mayor del mundo. Gracias a la eficiencia y expansión incesante de la línea aérea Copa, de capital netamente panameño, Panamá se ha convertido en un gran *hub* de las Américas, y sigue

expandiéndose. Todo esto explica que en medio de la ya endémica crisis económica mundial, Panamá haya mantenido su índice de crecimiento anual rondando el 10 por ciento y para este año, como muy bajo, el 7,5%, siendo el más alto de Hispanoamérica y uno de los más altos del mundo, y sus índices de pobreza y desempleo están bajando acelerada y consistentemente.

¿Pero cómo llegó Panamá a convertirse en la nación que es hoy? No haré aquí por supuesto un resumen de este proceso. Pero desde la perspectiva que vengo planteando sí me parece propicia la ocasión para destacar algunas claves del mismo. Son hechos que la historiografía tradicional suele pasar por alto, o que no le concede la relevancia que merecen y que en su tiempo histórico tuvieron una gran trascendencia.

Durante la Era de los Descubrimientos, a principios del siglo XVI, cuando todavía el Nuevo Mundo constituía un obstáculo para llegar a Oriente, fue por el istmo panameño que se buscó la ruta de paso. Fue allí donde la buscó Colón en 1502 y descubrió que Panamá era un istmo. La corona española concentró desde entonces la búsqueda del paso por el istmo panameño, ya que el descubrimiento de un paso marino o terrestre para poder atravesar el nuevo continente y navegar hasta China y Japón era altamente prioritario en la empresa de la Descubierta. Panamá se convierte entonces y durante los años siguientes en el centro de la expansión colonizadora en el Nuevo Mundo. Finalmente, en 1513, Balboa logra atravesar el istmo y descubre el Pacífico. Le entregaba a España el dominio del más grande océano, y abría de par en par las puertas para la conquista de Oriente. Por primera vez, la “cuarta parte del mundo” (es decir, el Nuevo Mundo), podía servir de puente para encontrarse con las otras “tres partes” (Europa, Asia y África) y hacer del mundo uno solo. Esto ocurría antes de que Cortés llegara a México y Pizarro al Perú, lo que explica que Panamá se convierta durante estos años en el centro de la expansión colonizadora en el Nuevo Mundo. No sorprende que la historia le haya concedido tanta prominencia al descubrimiento de Balboa.

Las primeras instrucciones para el trazado de ciudades en el Nuevo Mundo y el célebre Requerimiento de Palacios Rubio, que pretendía dar justificación legal a la *pacificación* indígena,

llegaron primero a Panamá que a otra parte, y de Panamá se extendió el modelo urbano que contribuyó a articular geográficamente el continente y a consolidar el dominio imperial español. En este proceso Panamá jugó un papel paradigmático.

Como se sabe fue el gobernador de Panamá, Pedrarias Dávila el primero que llevó a América instrucciones precisas para fundar ciudades en regla, es decir conforme al modelo tradicional hispánico, cuyo legado, basado en la tradición grecolatina e hispano-romana, sobre todo la de los castros romanos, se remontaba a más de mil quinientos años. Siguiendo los modelos urbanísticos tradicionales, Pedrarias fundó la ciudad de Panamá en 1519, Nombre de Dios en 1520, y Natá en 1522, cuya acta de fundación, guardada en el Archivo de Indias, es la más antigua que se conserva en América. Heredero de esta arraigada tradición, el modelo urbano panameño se multiplicó por todo el Continente. Más importante era, sin embargo, que la ciudad sirviera como instrumento de organización geográfica, y Panamá fue aquí claramente un paradigma. De hecho, ninguna otra colonia fue más tempranamente organizada geográficamente, tanto en función de los intereses metropolitanos como de su propio futuro. Pedrarias articuló el espacio panameño en torno a dos ciudades terminales en cada mar (Nombre de Dios y Panamá), y un interior apendicular que le serviría como proveedor de alimentos. De esa manera se implantó una inexorable racionalidad al territorio, insertándolo en una economía de mercado a grandes distancias, destinado a servir a los tránsitos entre España y las minas argentíferas sudamericanas, y pocos lustros después vinculándolo a la economía global. Esta funcionalidad territorial quedó establecida con carácter permanente, y ha mantenido vigencia hasta nuestros días. De esta manera, el potencial geográfico de Panamá pudo ser anticipado desde temprano y de allí que se organizara tan precozmente. De hecho, es difícil encontrar otro país americano cuya función geográfica haya sido organizada tan temprana, diáfana y eficientemente como lo fue Panamá.

Ya en los primeros mapas dedicados a Panamá se le muestra como territorio exento, singularizado, y con identidad geográfica propia. Así aparece en la gran crónica de Antonio de Herrera y Tordesillas de 1600. Pocos países, si alguno, tuvo en América

comienzos tan premonitorios. Y es que sus ventajas resultaban obvias. Se encontraba justo en la mitad del Continente, su angosto territorio separaba el Atlántico y el Pacífico por solo 80 kilómetros, y sus alturas no excedían los 100 metros. Pero la más importante es que en el istmo central se encuentra el río Chagres, que es navegable y está justo donde más se le necesita. Gracias a este río la ruta de Panamá sería imbatible durante la colonia, y gracias a este río se hizo posible el Canal de Panamá. Era una ruta que no tenía competencia, y sigue sin tenerla.

La consagración del istmo panameño como zona de tránsito y centro de intercambios a escala continental (y muy poco después a escala mundial) llega a mediados del siglo XVI, cuando, tras el hallazgo de grandes yacimientos de plata en México y Bolivia, Felipe II organiza el Nuevo Mundo política, institucional y económicamente en función de esa riqueza y crea los virreinos de Nueva España y Perú. Al organizarse de esa manera los espacios americanos y crearse el sistema de flotas, ferias y galeones para extraer la plata de los ricos yacimientos metalíferos, y conducirla a España, Panamá quedó en el centro. Toda esa riqueza cruzaba el Istmo para concentrarse en la terminal caribeña, donde se celebraba la célebre feria de Portobelo. Desde allí la flota de galeones conducía la plata hasta Sevilla para luego distribuirla por Europa y por el resto del mundo, hasta llegar a China, su destino final. Panamá quedó desde entonces estrechamente vinculada a la naciente economía mundial, y a la primera globalización del planeta.

La plata que llegaba de Bolivia y Perú y pasaba por Panamá representaba el 60% de toda la que salía de América y constituía un altísimo porcentaje de la que circulaba por el mundo en una época en que la plata se había convertido en el principal motor de la economía global. A principios del siglo XVII llegaban a Panamá compañías venecianas para comprar perlas y venderlas en China; de China se traían a Panamá seda, platos y jarros de porcelana y artículos de bronce de la dinastía Ming, y monedas panameñas del siglo XVI acuñadas en su ceca se han encontrado en naufragios portugueses frente a la isla de Madagascar. Todo esto evidencia lo temprano que estaba Panamá vinculada al resto del mundo.

Las ferias duraban entre uno y dos meses y atraían a cientos de ricos comerciantes de España y América. En ellas se hacían transacciones en plata y mercancías por millones de pesos, de los cuales, según mis cálculos, quedaba el 10% en manos panameñas. Además en Panamá se obtenían jugosas ganancias por los altos alquileres de almacenes y residencias, así como por el transporte de las mercancías, los tesoros y pasajeros que cruzaban el Istmo a lomo de mulas y en barcos del río Chagres. De esa manera se concentraba en Panamá muchísima más riqueza que en otros territorios americanos mayores en recursos naturales, tamaño y población. La élite local llegó a ser famosa por su riqueza y fue víctima de su propio éxito, ya que esta fama, aumentada por la noticia de los tesoros enviados desde Lima que allí se acumulaban, inevitablemente atraería la codicia de piratas y de países rivales de España.

Hasta mediados del siglo XVII la élite blanca había podido disfrutar de notoria prosperidad. Como toda élite, era un grupo reducido. En la capital, que en el período colonial no llegó a superar los 10.000 habitantes, la élite no sumaba más de 600 familias blancas. Se dedicaban a múltiples negocios, la mayoría de ellos vinculados al sector terciario, como el transporte y alquiler de casas, o el comercio. También eran propietarios de haciendas de ganado vacuno, explotaban minas de oro, de que abundaba Panamá; tenían barcos para navegar por el Caribe o el Pacífico, y pequeños bergantines con esclavos para la pesquería de perlas en el Golfo de Panamá, donde se han encontrado algunas de las más grandes y bellas conocidas, como la famosa Peregrina, que en el siglo XVII aparece en cuadros de Velázquez y otros grandes pintores de la corte española, unas veces como pendiente adornado sombreros o bien colgando de collares de reyes, reinas y princesas y que en una subasta de Christie's se ofertó por nueve millones de euros. Gracias a esta diversidad de negocios, algunos vecinos acumularon enormes fortunas.

Hasta mediados del siglo XVII el principal motor económico y lo que vinculaba a Panamá con la economía global era por supuesto la celebración de la feria en Portobelo. La historiografía tradicional, basándose en algunas descripciones contemporáneas, hace referencia a que duraban, como ya mencioné, entre

uno y dos meses. Esto es cierto en cuanto a la feria en sí misma. Lo que no se menciona es que el trasiego de las mercancías que se importaban de Europa y los mercaderes que llegaban para hacer negocios, de España o de Sudamérica, hasta que las cargas pudieran salir para sus destinos por el Pacífico, podía fácilmente demorar hasta medio año, si no más, de modo que los efectos de la feria no cesaban cuando los galeones abandonaban Portobelo para dirigirse a La Habana y de allí a Sevilla. Cuando las mercancías llegaban a Portobelo durante las ferias, éstas se desembarcaban lo más pronto posible, para evitar gastos excesivos, riesgos de epidemias (sobre todo fiebre amarilla y disentería) o ataques enemigos. Empezaba entonces el proceso de reembalaje para transportarlas en chatas y barcos, primero por la costa desde Portobelo hasta la boca del río Chagres y de allí, navegando contracorriente durante varios días hasta el desembarcadero de Cruces, y luego por tierra a lomo de mula de Cruces a Panamá, situado a 35 kilómetros, y eran miles las mulas que se empleaban. Era un proceso lento y sumamente costoso, que solía tardar unos seis meses hasta que toda la mercancía era descargada en las naves que las distribuirían por los mercados del Pacífico. Porque mientras que para la feria llegaba el convoy de grandes galeones, y lo hacían todos juntos a la vez, en el Pacífico aguardaba un enjambre de pequeñas y medianas embarcaciones que salían cuando podían. De esta manera, los efectos directos de la feria podían extenderse hasta seis meses, todo lo cual contribuía al enriquecimiento de la élite, sea en el alquiler de almacenes, en el embalaje, en el negocio del transporte mulero o de chatas y barcos para la navegación por el Chagres y así en muchos otros servicios.

Aquella era una sociedad estructurada verticalmente, donde los blancos ocupaban la cumbre, y tenían tantas ínfulas aristocráticas como sus parientes españoles. Se vestían como ellos, tenían buenas bibliotecas, adornaban sus casas con muchas pinturas —más de 50 cuadros tenía un vecino en su casa—, enviaban a sus hijos a estudiar en las mejores universidades de Hispanoamérica o de España y eran profundamente religiosos. De hecho, la religión lo invadía todo, y para dar satisfacción a sus necesidades espirituales, el país estaba repleto de iglesias y conventos, sobre

todo la capital, donde estaban representadas casi todas las órdenes religiosas. Había franciscanos, jesuitas, mercedarios, agustinos, dominicos, y un convento de monjas de La Concepción, la virgen más popular entonces. El 15% del espacio urbano de la capital era ocupado por las iglesias y conventos. Era, literalmente, una ciudad conventual.

Hasta mediados del siglo XVII señales de prosperidad abundaban por doquier. Pero las cosas cambiaron a partir de la crisis del comercio atlántico de la década de 1630 y ya en 1640 la crisis había tocado fondo. Las colonias cada vez producían más productos que antes le llegaban de Europa y se hacían económicamente más independientes. Al mismo tiempo que esto sucede, aunque al parecer por razones distintas, se estanca la producción de plata de las minas americanas y de Japón, los dos grandes abastecedores de plata de China que era la gran esponja que absorbía casi toda la que se producía en el mundo. El gran “cementerio” de la plata del mundo, decían los arbitristas de entonces. Esto ocurre a la vez que se agotan las reservas de oro de China, lo que disminuye el atractivo que había tenido el llevar allí plata para cambiarla por oro, donde el oro era muy barato en comparación con la plata. Esta era una de las grandes ventajas de llevar plata a China, ventaja que desde entonces se perdió. Y también esto sucede cuando se ha producido una saturación de la plata en los mercados mundiales, lo que contribuye a que se devalúe el metal. Como ya no compensaba tanto llevar plata a China, donde ésta se había devaluado, y ya no se cambiaba más por oro, y la producción de plata en América se estaba encareciendo por la escasez de mercurio (materia prima esencial para el beneficio de la plata), y en Japón debían hacerse las excavaciones más profundas también por agotamiento de los minerales, lo que las hacía más costosas, resultó lo inevitable y la crisis estalló. La producción de la plata se paraliza y el comercio mundial sufre un violento frenazo que hizo crisis en 1640 y sus consecuencias tanto económicas como políticas fueron de alcances globales.

En muchos países se produjeron rebeliones populares e incontables crisis políticas. España vivió sus horas más lúgubres. Perdió Portugal, que se independiza ese año, Cataluña amenaza con separarse, y en 1648 tiene que aceptar en el Tratado de

Münster la independencia de Holanda, luego de 80 años de guerra. Aturdido por tan sombrías perspectivas, el Conde Duque de Olivares exclamó que 1640 era el año más negro de la historia de España. España deja de ser una potencia temible y su imperio es amenazado por todas partes. Pero las calamidades golpeaban a casi todos. Las Compañías inglesa y holandesa de las Indias Orientales entran en crisis. Cae en 1644 el imperio Ming, debilitado por la falta de plata para pagar a su ejército, e invadido por tropas manchúes que establecen una nueva dinastía, la Qing. Japón, por su parte, cierra sus fronteras y prohíbe el comercio exterior para evitar la fuga de plata de sus minguantes yacimientos mineros, y reduce la presencia extranjera a la diminuta isla artificial de Deshima donde se apretujan menos de 15 holandeses con sus mercancías y sirvientes y un par de vacas lecheras.

La crisis, inevitablemente golpeó duramente a América, y en Panamá sus efectos fueron devastadores. Las ferias de Portobelo, que dependían totalmente de que el flujo de plata se mantuviera, decaen aceleradamente, y como las ferias eran el gran motor que movía la economía panameña, esta se apaga, al extremo de que el país llegó a carecer de los ingresos necesarios para cubrir los gastos militares y de la burocracia. Según el capitán general de galeones Bartolomé Antonio Garrote, la decadencia de las ferias se inicia en 1654. Las ferias, antes relativamente regulares, empiezan a espaciarse cada vez más. A partir de 1670 hasta fines del siglo sólo se celebran cada cinco años y más tarde hubo un lapso de catorce años seguido sin ferias. Se inició una irreversible decadencia tanto económica como social que se reflejó en el deterioro urbano de la capital. Esta dejó de crecer; disminuyó la construcción de edificios de mampostería; el número de familias blancas se redujo a la mitad, al emigrar muchos miembros conspicuos de la élite; cesó el comercio con China y el que se hacía con España periclitó al ir decayendo las ferias.

Pero como Panamá era una ruta clave para el imperio español, la corona no la abandonó, concediéndole dos formidables recursos. Por un lado, convirtió a Panamá durante una década en el principal centro de distribución de esclavos en América. Por otro, estableció una asignación anual que debía enviarle Perú para cubrir sus gastos militares y burocráticos, el llamado situa-

do. Gracias a esto, el país pudo continuar desarrollando su economía terciaria y soportar la crisis por bastantes años. La falta de las ferias, por otra parte, creó una endémica carencia de bienes de consumo, por lo que, gracias a los ingresos de la venta de esclavos y al dinero que ingresaba con el situado, se estimuló tanto el comercio regional como el contrabando, que se convertiría en un fenómeno endémico hasta el siglo XIX. Esclavos, situado, comercio regional, y contrabando fueron los pilares que sostuvieron la economía panameña desde entonces y permitieron que el sector terciario sobreviviera y continuara dominando.

Durante este período, en el fatídico año de 1671, el pirata Henry Morgan atacó Panamá. Fue un desastre apocalíptico. La ciudad quedó totalmente destruida por el fuego, murieron miles de pobladores y muchos vecinos quedaron en la ruina. Pero la corona española respondió de inmediato, ya que no podía abandonar a su propia suerte un pasaje de tanta importancia estratégica para el imperio. Se enviaron cientos de soldados y millones de pesos para que se mudara la ciudad a un sitio más seguro y ventajoso y con órdenes de que fuera sólidamente fortificada. Así fue como la vieja Panamá se mudó a la nueva, y aunque también en esta se construyeron numerosas iglesias y conventos, constituía más una ciudad militar que una ciudad conventual, ya que quedó rodeada por una fuerte muralla que la haría inexpugnable y nunca más sería invadida y capturada. Y es que era una ruta demasiado valiosa para el imperio que no podía abandonarse a su propia suerte. Su recuperación fue rápida, y sin demora se organizó una feria, y el *Ave Fenix* renació.

La nueva Panamá sería una ciudad pequeña, situada sobre una minúscula península (o ancón) y con menos de 20 hectáreas. Al igual que todas las ciudades hispanoamericanas, fue construida según el modelo clásico heredado de los castros romanos y de las ciudades fundadas por España durante los ocho siglos que duró la Reconquista contra los musulmanes: estaría orientada hacia los cuatro puntos cardinales, el trazado de sus calles tendría forma de tablero de ajedrez, y en su centro geográfico quedaría la plaza mayor, rodeada por la catedral y los edificios de gobierno. Pero como era una ciudad muy pequeña, y no tenía más espacio que para acomodar los lotes de los vecinos blancos, éstos se la

reservaron para sí, deportando al resto de la población (los pobres, los negros y los mulatos), fuera de las murallas, al arrabal de Santa Ana. Surgió pues como una ciudad elitista, un caso tal vez único en América. Y como era de esperar, esta situación no dejó de crear fuertes resentimientos entre los sectores populares, que no tardaron en manifestarse.

El siglo XVIII fue de una prolongada depresión, sobre todo después de que en 1739 el vicealmirante inglés Edward Vernon capturara Portobelo y la corona se vio obligada a cancelar para siempre el sistema de ferias y galeones en Panamá. En consecuencia, la plata que bajaba desde las minas altoperuanas a Panamá, cambiaría de ruta: una iría por el Cabo de Hornos y otra bajaría desde Bolivia a Buenos Aires. Panamá pasó a depender entonces de la venta de esclavos, del contrabando, del subsidio o situado que le llegaba de Lima, y del comercio regional, aunque este se limitaba sobre todo a la reexportación de cacao de Guayaquil, lana vicuña de Perú y cobre de Chile. Tan escaso era este comercio regional que en ocasiones los barcos que salían de Panamá ¡sólo llevaban escobas! Y como quedó al margen de los circuitos comerciales tradicionales, estuvo repetidas veces expuesta al desabastecimiento, sobre todo de alimentos. Esta situación se agravaba cada vez que España y Gran Bretaña entraban en guerra, y a lo largo del XVIII ambos países se enfrentaron en cuatro prolongados conflictos que en conjunto sumaron 39 años, y todos tuvieron impacto directo y tremendamente negativo en Panamá, ocasionando largos períodos de carestía y privaciones. Luego vinieron las guerras napoleónicas y la crisis de los años de Independencia. Fue un largo siglo de decadencia, escasez y hambre.

Sin embargo, al comienzo de las guerras de Independencia, entre 1808 y 1818, se produjo un vuelco radical. Luego de que se independizara Argentina de España y de que la insurgencia se alzara en armas en México, toda la plata que antes salía por Veracruz, en México, o por Buenos Aires, en Argentina, empezó a salir por Panamá y nuestro país conoció una nueva etapa de prosperidad económica. La plata que llegaba a Panamá (buena parte de la misma en barcos de bandera panameña), seguía luego su curso hacia Jamaica, convertida entonces en un gran depósito de

manufacturas británicas, donde se pagaba por las mercancías que se llevarían a Panamá (a menudo también en barcos panameños) para distribuir las en los mercados sudamericanos. Nunca antes se había visto algo así. Parecía el retorno de las ferias opulentas, solo que esta vez se celebraban continuamente y esta pujanza se extendió durante toda una década. La élite nuevamente enriqueció y Panamá volvió a conectarse con el comercio mundial.

Pero como la actividad comercial panameña era tan dependiente de factores externos, el flujo de la plata se detuvo de golpe desde principios de 1819. Sucedió primero que la flotilla de guerra del Chile independiente, al mando de Thomas Cochrane, empezó a merodear por las aguas del Pacífico, amenazando el transporte de la plata que salía por Perú. Y lo peor, en abril de ese año un fuerte contingente de soldados y aventureros al mando del general escocés Gregor MacGregor toma por asalto a Portobelo, para declararlo territorio independiente. El poblado es retenido durante varias semanas, hasta que las tropas del *Batallón Cataluña*, junto con las fuerzas milicias locales, somete a los invasores, aunque MacGregor logra escapar. Desde que se supo del proyecto de MacGregor de atacar Portobelo y de las andanzas de Cochrane por el Pacífico la plata dejó de enviarse a Panamá y se economía nuevamente se estancó.

Poco o nada se ha estudiado el ataque de MacGregor a Portobelo y la historiografía reciente se ha sentido mucho más atraída por su disparatado proyecto (típico de este escocés) de crear el reino de Poyais en la Mosquitia nicaragüense, que no tuvo ninguna consecuencia. Pero en cambio se ignora el impacto que su asalto a Portobelo produjo en el imaginario independentista. Se llegó a considerar “el acontecimiento más importante de la Guerra de la Independencia”. Así lo afirmaba exultante alguien tan conspicuo como el científico Francisco Antonio Zea en una carta a Guillermo White, de junio de 1819, cuando recién había salido la noticia del ataque a Portobelo en la *Gaceta de Jamaica*. Y agrega: “no saben los españoles ni MacGregor mismo lo que ha hecho”. O como expresaba el político Mariano Arosemena: “Vendría a ser de inmenso beneficio para la causa sudamericana; valía tanto como apoderarse del cuartel jeneral de los Ejércitos de S.M.C.”. Como era evidente, se habían puesto grandes

esperanzas en esta expedición para la liberación de América. Y no les faltaba razón, ya que el proyecto de MacGregor, luego de ocupar Portobelo, contemplaba cruzar el istmo y capturar la capital, para adueñarse así de todo el país si lograba recibir apoyo de Cochrane por el Pacífico. No era un asunto para tomarse a la ligera. El plan de MacGregor estuvo muy mal organizado y por eso fracasó. Pero de haber tenido éxito, las fuerzas realistas se habrían encontrado en serias dificultades y tal vez la independencia de los pueblos americanos se habría anticipado en más de dos años.

Pero Panamá no se independiza de España hasta noviembre de 1821. Este acontecimiento fue el resultado de un largo proceso de maduración, que se inició en 1808. Al estallar la crisis imperial inevitablemente quedó atrapada en el vendaval revolucionario. Dada su estratégica posición geográfica y a la presencia de sus fortificaciones y fuerzas militares, era un codiciado bastión realista, pero también era un punto de convergencia de noticias y de refugiados que escapaban de los territorios insurgentes. Como muchas otras colonias americanas, cuando se produjo la crisis de gobernabilidad al caer prisionero Fernando VII, Panamá adoptó una posición declaradamente autonomista. No cedió a las presiones de Bogotá y Cartagena de sumarse a su causa independentista y por el contrario se mantuvo leal a la corona, incluso contribuyendo con grandes sumas de dinero para equipar las fuerzas realistas. Cuando se convocaron en España las Cortes Extraordinarias, respondió sin demora para elegir a su representante, y la Constitución gaditana fue saludada con júbilo.

De inmediato los postulados constitucionalistas se convirtieron en una verdadera cantera de maduración política durante los años que la Constitución se mantuvo vigente, primero hasta 1814, cuando la derogó Fernando VII, y luego cuando fue restablecida en 1820. Tanto fue así, que hasta 1821, ya en vísperas de la independencia, según un testigo, una tercera parte de la población era ferviente constitucionalista; solo otro tercio era independentista, mientras que el resto era indeciso o indiferente.

Al parecer, este hecho, aunado a la prosperidad económica del período, retrasó el deseo de separarse de España. Sin embargo los acontecimientos se precipitaron rápidamente en 1821 cuando

Bolívar independizó a toda Colombia, Lima cae en manos de los insurgentes y el antiguo virreinato de Nueva España se declara independiente. Bolívar además tenía un ejército apostado en Cartagena listo para ir a liberar Panamá. En tales circunstancias, pese a que solo un tercio de la población simpatizaba con la independencia, y que el sector constitucionalista ejercía una activa militancia, a la población panameña no les quedó otra opción que la ruptura total con España. Por razones de seguridad militar (ya que se esperaban tropas realistas de Cuba o de Florida e incluso de Ecuador) y por el prestigio de Bolívar, Panamá decidió en ese momento formar parte de Colombia. Empezaba una nueva etapa en nuestra historia.

Así ingresó Panamá al siglo XIX. Este siglo estuvo dominado por dos grandes obsesiones. Por una parte, el deseo de romper lazos con Colombia, y por otra, la necesidad de sacar provecho de la posición geográfica, sea mediante un camino carretero, un ferrocarril o un canal, y así recuperar sus vínculos históricos con el resto del mundo. Panamá tenía intereses económicos y políticos casi siempre en conflicto con los de Colombia, cuya economía era básicamente rural y era uno de los países más pobres del Continente, mientras que por tradición Panamá tenía vocación comercial y marítima, y su economía era típicamente terciaria y abierta al exterior. Además, Colombia estuvo todo el siglo XIX envuelta en guerras civiles que arrastraban a Panamá, siendo que Panamá tenía muy poco que ver con ellas. Por otra parte, Colombia se aprovechaba de sus rentas y recursos sin que estos revirtieran en beneficio para Panamá, que a lo largo del siglo gozó del ingreso per cápita más alto de toda la nación colombiana.

Estas diferencias de fondo explican que Panamá tratara de independizarse de Colombia cuatro veces entre 1826 y 1840. Luego, en 1855, para evitar que se separara, Colombia decidió concederle a Panamá una gran autonomía, convirtiéndola en Estado Federal, el único en todo el país. Más importante aún fue el hecho de que Colombia firmó en 1846 un Tratado con Estados Unidos, el Mallarino–Bidlack, que por un lado, le permitía a Estados Unidos intervenir militarmente en Panamá cada vez que se amenazaba la seguridad del tránsito por el ferrocarril, o los

almacenes y las navieras de capital norteamericano, y por otro, Estados Unidos debía garantizar la soberanía colombiana sobre Panamá. De esa manera, Panamá no podría separarse de Colombia mientras Estados Unidos no lo permitiera y por otro, dio pie a que Estados Unidos interviniera militarmente una y otra vez con la excusa de proteger sus intereses en el Istmo. La soberanía de Panamá quedó cautiva de estos dos países y sin ninguna posibilidad de que pudiera decidir sobre su destino.

A mediados del siglo XIX, mientras Colombia permanecía en el atraso y seguía desgastándose en guerras intestinas, Panamá empezaba a convertirse en un país próspero y moderno. Este nuevo despertar se produjo a partir de 1849, cuando empezaron a llegar masas de inmigrantes en camino a los recién descubiertos yacimientos de oro en California, al mismo tiempo que en Panamá se construía el primer ferrocarril transcontinental (que era de capital neoyorquino) y arribaban a sus puertos y costas las principales líneas navieras de Estados Unidos y de Europa. La zona de tránsito sufrió una transformación inmediata. Panamá se convierte nuevamente en ruta privilegiada, y fue de esa manera lanzada a una nueva modernidad, a la segunda globalización. Fue incorporada a la revolución de los transportes mucho antes que la mayoría de los países hispanoamericanos, y la capital quedó invadida por extranjeros, convirtiéndose en una ciudad cosmopolita y moderna, donde abundaban los negocios que se anunciaban en inglés, italiano o francés, e incluso en chino. Nada de esto habría ocurrido de no ser por su ventajosa posición geográfica y su mentalidad económica aperturista.

En la década de 1880, nuevamente la economía repunta con fuerza al iniciarse la construcción del canal francés. Se produce un nuevo frenesí tanto económico como social. Surgen nuevos negocios, se introducen nuevas tecnologías y equipos para las obras del canal. Se construyen nuevas viviendas y almacenes con patrones arquitectónicos distintos a los tradicionales. Todo esto viene acompañado de otra gran oleada de inmigrantes y de capital extranjero. Este nuevo boom dura una década, cuando a finales del siglo se suspenden las obras del canal y estalla una devastadora guerra civil, llamada “De los mil días”. El país fue devastado y la ganadería, su principal activo rural, queda en ruinas.

En medio de la desesperanza ocasionada por el fracaso del canal francés, y de la desolación económica que dejaba la guerra civil, Panamá puso todas sus esperanzas en un tratado que negociaban Estados Unidos y Colombia para reiniciar las obras del canal. Pero las negociaciones fracasaron y en 1903 Panamá no tuvo otra opción que independizarse de Colombia para poder negociar directamente con Estados Unidos. Se firma el tratado Hay–Bunau Varilla y Estados Unidos construye el canal.

La ordalía de las relaciones entre Panamá y Estados Unidos a lo largo del siglo XX es una historia que no hace falta repetir aquí, ya que es muy conocida. Por un lado, Panamá reclamado el haber sido excluida de los beneficios del canal, así como de su principal activo geográfico, y por la pérdida de su soberanía sobre el territorio ocupado por los Estados Unidos. Por otro, Estados Unidos rehusándose a revisar el Tratado de 1903, salvo una que otra concesión cosmética. Así transcurrieron décadas de inútiles negociaciones, mientras que las reclamaciones panameñas iban enardecándose a medida que se iba tomando más conciencia del problema. Todavía hasta 1963 el presidente John F. Kennedy había expresado tajantemente que no se revisarían los términos esenciales del Tratado original.

Y así llegamos al 9 de enero de 1964, cuando un símbolo patriótico hizo cambiar el curso de la historia. Desde años antes se habían organizado marchas y mítines populares donde los manifestantes entraban a la Zona del Canal y colocaban banderitas panameñas en el césped, como un gesto simbólico para demostrar los derechos soberanos de Panamá sobre el canal. Estos actos no tenían mayores consecuencias, aunque contribuían a fortalecer el sentimiento patriótico a ir creando mayor conciencia popular.

El hecho es que el presidente de Panamá, Roberto F. Chiari, fue a Washington, donde consiguió que el presidente Kennedy le concediera a Panamá, como la gran cosa, el derecho a izar la bandera nacional en los edificios públicos de la Zona a partir del 1 de enero de 1964. A Chiari se le recibió de manera apoteósica a su regreso ya que esto se consideraba un gran triunfo en materia de soberanía. Pero llegó la fecha y nadie en la Zona aceptó izar la bandera como se había establecido. Esto se supo de inmediato en Panamá. Los estudiantes de un colegio panameño contigo a

la Zona fueron a reclamar con una bandera para que se la izara, hubo un forcejeo en el Balboa High School y un policía zoneita rasgó de un toletazo la bandera, provocando la ira de los estudiantes. Una vez se supo en Panamá el incidente de la bandera, se inició un alzamiento generalizado con choques sangrientos entre fuerzas armadas norteamericanas y panameños de todas clases. Ese 9 de enero marcó un antes y un después, y es considerado de enorme transcendencia en la historia nacional.

Las historia de las muertes y violencia dio la vuelta al mundo. Panamá rompió relaciones diplomáticas con los Estados Unidos (ningún otro país de Hispanoamérica lo había hecho antes) y se prendió la alarma en la Casa Blanca, donde el presidente Lyndon B. Johnson finalmente se enteró de que el caso panameño era grave. Poco después Johnson reconoció la necesidad de que se iniciaran nuevas negociaciones y esta vez en serio. Este proceso culminó con el Tratado Torrijos–Carter de 1977 y finalmente con la entrega del Canal y la salida de la última base militar de la Zona en diciembre de 1999. Fue un final feliz que probablemente nadie habría sospechado 35 años antes. Y todo por una bandera!

Desde la recuperación del Canal, la economía panameña no ha cesado de crecer. De uso eminentemente militar, el canal se ha convertido en una empresa económica de alto rendimiento, y todo el territorio de la antigua Zona, con sus múltiples instalaciones e infraestructuras, se ha transformado en un gran conglomerado logístico de proyección mundial, contribuyendo a potenciar exponencialmente la economía del país hasta alcanzar sus niveles actuales, a la vez que ha ido fortaleciendo sus vínculos con la economía global. Una historia geológica que empezó hace más de 10 millones de años, y una historia humana que tuvo inicio hace medio milenio, parece no haber perdido un ápice de vigencia.