

Antecedentes del canal de Panamá

La reciente crisis política de la patria de Omar Torrijos tiene su origen inmediato en tres palabras: canal de Panamá. Es hoy la manzana de la discordia. Mucho se ha dicho sobre los últimos sucesos del país caribeño, y se hace necesario reseñar los orígenes de la vía interoceánica, tan apetecida que dio lugar a que los Estados Unidos desmembraran, en 1903, a Colombia de su provincia de Panamá.

Aunque los trabajos de construcción del actual canal fueron iniciados el 1 de enero de 1880, a raíz de la firma del tratado Wyse-Salgar, que autorizaba a los franceses la realización y operación de la vía durante 99 años a través del istmo panameño, ya a principios del siglo XVI el Consejo de Indias, el organismo español encargado de dirigir el proceso de colonización en América, informaba al rey Carlos I de las ventajas que se obtendrían con la construcción de un canal en el área, por el río Chagres. Desde entonces los intereses envueltos en los planes por dotar al país de una vía acuática, han estado sujeto, como el de otros países de América, a los vaivenes del expansionismo económico y militar de las grandes potencias.

Carlos I, Felipe II y el canal

La historia del canal empieza en el mes de septiembre de 1513: Vasco Núñez de Balboa cruza el istmo de Panamá y descubre el océano Pacífico. La aparición de una ruta que comunicara con relativa rapidez a España con las costas del Pacífico, dio inicio a una campaña para sensibilizar a la Corte española acerca de la necesidad de construir un canal. Hacia 1530 el cronista Gonzalo Fernández de Oviedo se dirigía al rey en los términos siguientes: «Mire, Vuestra Majestad, qué maravillosa cosa y gran disposición hay para lo que se ha dicho, que el río Chagres, naciendo a dos leguas de la mar del sur, viene a meterse en la mar del norte.»

El interés de los colonizadores por la construcción del canal se manifestó tanto, que el licenciado Gaspar de Espinosa llegó a expresar que el «Chagres se navegará a muy poca costa, y será lo más hermoso y útil del mundo». De manera que cuando en 1556 decidió renunciar al trono y dar paso a su hijo Felipe, el rey Carlos I había expedido una Real Cédula en la que ordenaba al gobernador en tierra firme tomar «las medidas necesarias para definir minuciosamente todo lo relativo con la navegabilidad del Chagres y la posibilidad de completar el curso fluvial entre los dos mares».

Sucedió, sin embargo, que Pascual de Andagoya, encargado de los arreglos que dieran lugar a la construcción de la vía, en sus informes al monarca hacía hincapié en las dificultades con que se encontraría el proyecto, actitud ante la que reaccionaron indignados quienes habían abrazado la idea de la ruta canalera, cuyo vocero, Francisco Gómez de Gámara, proclamaba: «Dadme quien lo quiera hacer, que hacer se puede; no falte ánimo, que no faltará dinero, y las Indias, donde se ha de hacer, lo dan.» Es decir, quienes agitaban la idea de la ruta tenían muy presente que «no faltará dinero» y que allá en las Indias o territorios del Nuevo Mundo que colonizaba el imperio español, «donde se ha de hacer, o dan (el dinero)».

Pero más que interesarse, como su padre, por la expansión hegemónica del Estado español, Felipe II tenía mayores preocupaciones por la consolidación interna del país y la lucha en Europa contra el avance de la Reforma protestante. Además, al igual que en los territorios americanos, en el siglo XVI hubo grandes crisis económico-sociales en España. Todo ello explica el desinterés del nuevo monarca por el proyecto, y en claro desacuerdo con su realización, proclamaba que «El hombre no debe separar lo que Dios ha unido».

La propuesta de Jefferson

Al iniciarse el siglo XVIII, la idea del canal, más que a España interesaba a otros gobiernos y personalidades. Veían en su ejecución una manera de mejorar el comercio internacional. Hasta Thomas Jefferson, embajador de Estados Unidos en Francia a fines de este siglo, y luego presidente de su país (1801-1809), sostenía que eran óptimas las posibilidades de llevar a cabo la empresa del canal, y que España no debía perder tiempo en la realización del proyecto. Resulta curiosa la actitud de Jefferson: él había iniciado la política expansionista hacia el exterior, al enviar en 1803 barcos al mar Mediterráneo, a causa de conflictos con Trípoli, zona que fue bombardeada en 1804 por las escuadras norteamericanas. Además, en 1803 su administración compró a Francia, en forma fraudulenta, Nueva Orleans, la desembocadura del Mississippi y la Luisiana. A finales del siglo XVIII los Estados Unidos dedicaban sus recursos especialmente a la consolidación interna.

La propuesta de Bolívar

El ambiente de agitación política de finales del siglo XVIII y principios del XIX como resultado del avance de las ideas liberales de la Revolución Francesa de 1789, provocó el enfriamiento de los movimientos que gestionaban con el gobierno de Colombia la construcción del canal. El tema volvió a tratarse cuando el Libertador Simón Bolívar, consciente de la incapacidad de España para emprender la obra, propuso que fueran entregadas a Inglaterra las provincias de Panamá y de Nicaragua «para que forme en estos países el centro del comercio del universo por medio de canales». Como Gran Bretaña tomó la propuesta con suma cautela (prefería mantener buenos mercados para sus manufacturas y no poseer territorios), el Libertador empezó a gestionar préstamos con los gobiernos de Inglaterra, Francia, Holanda, España y Estados Unidos. Tanto las luchas internas que dieron lugar al desmembramiento de la Gran Colombia, como la salida de Bolívar del poder y su muerte en 1830, determinaron el fracaso del proyecto.

El tratado de Mallarino-Bidlack

El 1834 se concedió la autorización de hacer el canal a unos franceses, cuya labor se frustró en el intento. En 1835, doce años después de anunciada la doctrina Monroe (1823), el presidente norteamericano Andrew Jackson enviaba a Panamá al coronel Charles Biddle para solicitar al gobierno de Colombia una concesión para construir un canal. Al negársele la petición, Biddle logró asociarse a unos criollos favorecidos con el proyecto. Pero ante las dificultades de las empresas europeas y criollas, los Estados Unidos insistieron y, al parecer, había llegado su oportunidad: el 12 de diciembre de 1846 su gobierno y el de Colombia firmaban el convenio Mallarino-Bidlack. Aunque, supuestamente, era un tratado de amistad, comercio y navegación entre los dos países, ese acuerdo se constituyó en una escandalosa concesión, como puede apreciarse en el inciso primero del artículo XXXV del Tratado.

Los colombianos garantizaban a los norteamericanos que «los ciudadanos, los buques y las mercaderías de los Estados Unidos gozarían en los puertos de Nueva Granada, inclusive la parte del territorio granadino generalmente llamado Istmo de Panamá, desde la más lejana extremidad meridional de éste hasta el límite de Costa Rica, de todas las exenciones, los privilegios y las inmunidades concernientes al comercio y a la navegación de que disfrutaban en aquel momento y pudieran llegar a disfrutar posteriormente, en cualquier tiempo, los ciudadanos granadinos, sus buques y sus mercaderías».

Los Estados Unidos, por su parte, «a fin de asegurarse para sí mismos el tranquilo y constante disfrute de dichas ventajas, y en compensación de los favores que obtenían en virtud de lo estipulado en los artículos 4.º, 5.º y 6.º del tratado, garantizaban

a Nueva Granada, positiva y eficazmente, por el convenio que firmaban, la perfecta neutralidad del antes mencionado istmo, como la mira de que el libre tránsito del uno al otro mar no fuera interrumpido o embargado en ningún tiempo futuro, mientras el tratado estuviera en vigor; y, en consecuencia, los Estados Unidos se comprometían a garantizar, de la misma manera, los derechos de soberanía y propiedad que Nueva Granada tenía y poseía sobre el mencionado territorio.»

Con este tratado, Estados Unidos pasó a adueñarse de parte de la soberanía de Nueva Granada, y más de medio siglo después, ese convenio se convirtió en el instrumento que usaron para imponer a Colombia unas condiciones que terminarían en la desmembración de su territorio, con la separación de Panamá, en noviembre de 1903, como se dijo antes.

Dos años después del Mallarino-Bidlack, se les autorizaba también la construcción y operación de un ferrocarril de la ciudad de Colón a Panamá, ruta que habría de facilitar el transporte rápido entre California, situada en la costa del Pacífico, y el Este de los Estados Unidos. Mientras tanto, franceses e ingleses continuaban las gestiones que les permitieran controlar el proyecto, cosa que lograron, por poco tiempo, en 1878.

El Mallarino-Bidlack fue modificado en 1868 por otro tratado, en que se otorgaba a Estados Unidos la exclusividad para construir un canal por Panamá. Había sido celebrado a instancias de William H. Seward, secretario de Estado en el gobierno de Andrew Johnson. Como tantos otros convenios promovidos por Johnson, fue rechazado por el Congreso, a causa de la pugna legisladores-Ejecutivo. Pero en 1872 una comisión investigadora, nombrada por el presidente Ulises Grant, determinó que era más factible construir un canal por Nicaragua. De ahí que cuando Colombia otorgó en 1880 el derecho para hacer el canal a una compañía francesa, encabezada por Ferdinand de Lesseps, el constructor del de Suez, el gobierno norteamericano consideró el hecho como poco amistoso hacia los Estados Unidos pues violaba la doctrina Monroe, pero la firma dueña del ferrocarril decidió venderlo a la compañía de Lesseps por 40.000.000 de dólares. Se cree que dada la disminución de viajeros por esa ruta, el ferrocarril no valía más de 5.000.000. Pero en 1898, con Theodore Roosevelt, se desempolvó el viejo plan estadounidense de construir el canal por Panamá.

Hayes: «Un canal norteamericano»

En marzo de 1880, el presidente Rutherford Richard Hayes anunció que los Estados Unidos abandonaban la política que habían seguido hasta ese momento con respecto al canal, que era la de considerarlo como obra de interés común para todos los pueblos civilizados, en igualdad de condiciones. Ahora se declaraban en favor de «un canal norteamericano». Hayes lo explicaba así:

«Nuestro interés comercial, por sí solo, es mayor que el de todos los otros países, a la vez que las relaciones del canal con nuestro poder y nuestra prosperidad como nación, con nuestros medios de defensa, nuestra unidad, nuestra paz y nuestra seguridad, son materias de un interés preferente para el pueblo de los Estados Unidos.»

No valió para nada que Lesseps viajara a Norteamérica y tratara de convencer a la opinión pública estadounidense de las ventajas de su proyecto. Los gobiernos que siguieron al de Hayes, encabezados por James Abram Garfield y Chester Alan Arthur, mantuvieron la política que inició el primero respecto a la obra de Lesseps. No tuvieron que hacer mucho esfuerzo contra la compañía francesa: fracasó relativamente pronto. Los trabajos se habían iniciado el 1 de enero de 1880, y ya a principios de 1889 se suspendían por quiebra de la empresa constructora. Bosch lo explica en *De Cristóbal Colón a Fidel Castro, el Caribe, frontera imperial*, con estas palabras:

«La compañía de Lesseps fracasó por muchas razones: los obreros morían a millares a causa del paludismo, la fiebre amarilla y el cólera; la vida encareció tanto en Panamá, que se hacía difícil contratar trabajadores a base de salarios que no fueran muy altos; los gastos de la construcción del canal subieron enormemente debido a que los estimados de remoción de tierras se habían quedado cortos. Ese cúmulo de circunstancias adversas hizo bajar el valor de las acciones, lo que a su vez impidió que se vendieran las que estaban destinadas a aumentar el capital de la operación. La compañía, pues, se vio sin dinero y con una hoja de gastos altísima; así, entró en quiebra y hubo que ordenar la suspensión de los trabajadores.»

La Guerra de los Mil Días y la nueva República de Panamá

Fue después de su triunfo en la guerra cubano-hispano-norteamericana, en 1898, cuando los Estados Unidos colocaron en primer plano la obtención de un tratado para construir un canal por el istmo. Aprovecharon el estado de debilidad económico-social de Colombia, como consecuencia de la Guerra de los Mil Días entre liberales y conservadores. Al terminar la contienda, en noviembre de 1902, quedaban más de 100.000 muertos y un país en ruina. Los norteamericanos ya habían empezado a involucrarse en la zona, y obligaron a los contendientes a firmar un pacto a bordo de su buque *Wisconsin* surto en el puerto de Panamá. Uno de los oficiales sobresalientes de esa guerra se llamaba Manuel Antonio Noriega, quien escribió un libro sobre el episodio. Era tío-abuelo del antiguo jefe de las Fuerzas de Defensa.

La decisión de Washington de crear la nueva república comenzó estimulando un movimiento separatista. Al tiempo que incentivaban el sentimiento nacionalista contra Colombia, compraban en París las acciones de la compañía que había fracasado en 1889. Para ello formaron en 1898 la Compañía Americana del Canal de Panamá. Uno

de sus socios importantes era nada menos que el subsecretario de la Marina de Guerra, Theodore Roosevelt, que sería presidente de 1901 a 1909. El francés Phillippe de Buneau-Varilla fue encargado de comprar las acciones.

La conspiración estadounidense contra Colombia fue muy bien planeada en todos sus detalles. Contaba con el apoyo militar, económico y diplomático del presidente Roosevelt. Hasta llegó a haber un código de comunicación directa entre Amador Guerrero, el funcionario de ferrocarril que encabezaba el movimiento separatista panameño, y Washington. Fueron estacionados buques de guerra en las aguas del Pacífico y del Atlántico. La proclamación de la República se realizó el 3 de noviembre de 1903, justo el día en que se celebraban elecciones presidenciales en Estados Unidos. Roosevelt resultó reelegido. Dieciséis días después, el 18 de noviembre, los gobiernos panameño y norteamericano firmaban el tratado Hay-Buneau-Varilla, que concedía a este último la construcción y operación del Canal. La Constitución de la nueva república autorizaba a Estados Unidos a intervenir militarmente en el país, «para imponer el orden y garantizar la vida de ciudadanos norteamericanos».

Ese tratado fue modificado sustancialmente por los acuerdos Torrijos-Carter de 7 de septiembre de 1977. Al parecer, Carter había ido muy lejos. Y entonces se inició una nueva etapa de la historia panameña, que en realidad comenzó del día de 1968 en que Omar Torrijos y un grupo de militares progresistas tomaron el poder.

Diómedes Núñez Polanco