

**Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales  
(FLACSO)  
Programa Centroamericano de Maestría**

**Tema**

**Ruta de tránsito, utopía transitista y la formación  
política panameña, 1980-1999.**

**El caso de los partidos Arnulfista y Revolucionario Democrático**

**Trabajo presentado para optar por el título de  
Maestría en Ciencias Sociales**

**Janio Castillo Candanedo  
RA: 07**

**San Salvador  
Julio de 2004**

**A Zuly...**

## **Agradecimientos**

Al director del programa Centroamericano de Maestría, Knut Walter

A mi tutor, Héctor Dada Hirezi

Del CELA, a Marco Gandásegui, a Carmen Miró y a Valeria Neuman

Un permanente reconocimiento a mi familia

Anelia Candanedo

Jairo Gabriel Castillo Candanedo

Juscelina Castillo Candanedo

Jolan Castillo Candanedo

Una mención de permanente recordación a mis compañeras y  
compañeros de la primera promoción, la de 2002-2003

Como siempre, un saludo desde el Istmo de Panamá

## Índice

<b>Capítulo I</b>	<b>Página</b>
<b>Sobre la investigación.....</b>	<b>1</b>
1.1. Introducción.....	1
1.2. Diseño de la investigación.....	5
1.2.1. Tema.....	5
1.2.2. Justificación.....	5
1.2.3. Algunas ideas base.....	7
1.2.4. Una aproximación histórica al objeto de estudio.....	8
1.2.5. Sobre la formación política panameña.....	10
1.2.6. El enclave de tránsito en Panamá.....	15
1.2.7. Conceptos claves.....	17
1.2.8. Operacionalización de conceptos.....	17
1.2.9. Preguntas de investigación.....	18
1.2.10. Problema de investigación.....	18
1.2.11. Hipótesis de trabajo.....	18
1.2.12. Hipótesis general.....	18
1.2.13. Hipótesis intermedia.....	19
1.2.14. Metodología de investigación.....	19
<b>Notas.....</b>	<b>19</b>
<b>Capítulo II</b>	
<b>Marco teórico e histórico: Panamá, tránsito interoceánico, comercio marítimo internacional y utopía de tránsito. Un acercamiento conceptual al objeto de estudio.....</b>	<b>21</b>
2.1. Introducción.....	21
2.2. Antecedentes.....	22
2.3. La ruta de tránsito ante el comercio marítimo internacional.....	28
2.4. Condiciones de producción y la producción de condiciones.....	29
2.5. Sobre el problema tecnológico.....	35
2.6. Ruta de tránsito y clases sociales .....	37
2.7. El patriciado panameño o el acto fundacional de la utopía de tránsito.....	39
2.8. Clases sociales y utopía.....	46
2.9. Utopía y proyecto político: una diferencia sustancial.....	52
2.10. Utopía de tránsito y clases sociales en Panamá.....	55
2.10.1. El pensamiento utópico de la burguesía panameña.....	56
2.10.2. La utopía según la Comisión Ad-Hoc.....	59
<b>Notas.....</b>	<b>63</b>
<b>Capítulo III</b>	
<b>El enclave canalero y la formación política panameña.....</b>	<b>66</b>
3.1. Introducción.....	66
3.2. La Zona del Canal o de las formas de ejercer el dominio y el poder sobre la ruta panameña.....	66
3.3. El enclave canalero y la formación política panameña.....	72
3.4. Una nueva consideración: el valor geopolítico del Istmo.....	74
3.5. La ruta de tránsito, control, dominio y poder.....	78

3.6. Sobre los partidos políticos en Panamá: génesis, desarrollo y consolidación.....	80
3.7. Características fundamentales del movimiento social panameño, siglo XX.....	82
3.7.1. El carácter oligárquico de los partidos políticos en Panamá.....	82
3.7.2. La conflictividad intraclase.....	86
3.7.3. El surgimiento y consolidación de nuevas clases sociales.....	89
<b>Notas.....</b>	<b>93</b>
<b>Capítulo IV</b>	
<b>Los partidos políticos ante la utopía de tránsito. El PA y el PRD como expresiones del conflicto.....</b>	<b>95</b>
4.1. Introducción.....	95
4.2. La diferencia fundamental: del control a la propiedad de la ruta panameña.....	97
4.3. Propiedad y control de la ruta panameña. Algunos antecedentes.....	100
4.4. Sobre el Partido Arnulfista.....	108
4.4.1. Antecedentes .....	108
4.4.2. El Panameñismo/Arnulfismo del período 1980-1999.....	112
4.4.3. La utopía según el PA en la década de 1990.....	117
4.5. Sobre el Partido Revolucionario Democrático (PRD).....	121
4.5.1. Antecedentes.....	121
4.5.2. Sobre la ruta de tránsito.....	127
4.5.3. El PRD y la ruta de tránsito en la década de 1980.....	130
4.5.4. El PRD en la década de 1990.....	134
4.6. Consideraciones finales.....	139
<b>Notas.....</b>	<b>143</b>
<b>Capítulo V</b>	
<b>Resultados.....</b>	<b>146</b>
<b>Bibliografía.....</b>	<b>150</b>

# Capítulo I

## Sobre la investigación

### 1.1 Introducción

El domingo 2 de mayo de 2004, se celebrarán elecciones generales en Panamá. En este certamen se elegirá al nuevo presidente de la república para el período 2004-2009. En el mes de enero, los candidatos de los principales partidos en contienda, por diversos medios, presentaron a la ciudadanía sus propuestas de gobierno. El Partido Arnulfista (**PA**), en el poder en la actualidad y el Partido Revolucionario Democrático (**PRD**), son las principales fuerzas políticas en la contienda electoral y, en sus respectivos colectivos, se ven reflejados intereses de las diversas clases sociales que componen el país. Ambos partidos aseguran que su propuesta es la que mejor representa, en cuanto a contenido y método, las expectativas de desarrollo y bienestar de la población.

El candidato a la presidencia por el PA presentó un documento titulado “20 propuestas para ti”. En ellas manifiesta qué se proyecta hacer con relación a la pobreza, la producción agrícola e industrial, la seguridad ciudadana y a la administración pública. También la propuesta incluye a sectores sociales vulnerables y marginados como lo son las personas adultas mayores, mujeres, discapacitados, jubilados, la juventud y la niñez. Aunque no lo hacen en un orden determinado, estos 20 puntos recorren la conflictiva realidad panameña. Por su parte, el PRD se ocupa de las mismas variables que su contendor y su propuesta la hace bajo el título de “Patria nueva”. Las variables las divide en cuatro sectores. El primero es el titulado “Desarrollo humano sostenible”. El segundo, “Desarrollo económico con rostro humano”. El tercero, se refiere a “servicios básicos e infraestructura” y, el cuarto, lo denominan “La reforma del Estado”. Con un desarrollo conceptual un tanto más enriquecido por detalles, el PRD hace una propuesta similar a la del PA.

El PA afirma que su propuesta “se enmarca en una estrategia de desarrollo económico para lograr un crecimiento de la economía superior al 6.0 por ciento en el período 2004-2009 y disminuir la tasa de desempleo a razón de 1.5 por ciento por año, en el próximo quinquenio”. Agregan que “estas 20 propuestas para ti, van dirigidas a atacar el origen de la pobreza, que es la

mala distribución del ingreso que tiene nuestro sistema económico y, por ende, nuestra sociedad”. En este mismo sentido, el PRD afirma que “lejos de constituir una propuesta electoral, es el resultado de una amplia consulta con todos los sectores de la sociedad panameña cuyo objeto es sacar al país de la crisis en la que se encuentra”. Agregan, más adelante, que la desigualdad es el principal problema estructural de Panamá. Este es un país en el que “coexisten sectores competitivos internacionalmente con actividades tradicionalmente estancadas...” Es necesario, entonces, hacer un nuevo pacto social que se basa “en una realidad muy sencilla: la pobreza perjudica a los pobres y a quienes no lo son. En una economía con rostro humano, la producción y la equidad son complementarias porque a corto plazo una mayor igualdad permite una mayor capacidad de consumo interno y mejor calidad de vida”.

Por lo expuesto en el párrafo anterior, se puede afirmar que existe un acuerdo básico en el escenario de ambas propuestas y en el escenario al que se quiere arribar: la superación de la pobreza y a una mayor equidad. Pero conviene, más que todo, descubrir con qué recursos y potencialidades contarán estos colectivos para llegar a los objetivos propuestos. Y en esto también coinciden de manera sorprendente. El PA, en su preámbulo dice que “los sectores claves para lograr estos objetivos lo serán el Programa de Modernización del Canal de Panamá, la agroexportación, el turismo, el desarrollo del centro multimodal de transporte, el incremento de la infraestructura productiva, etc...”. Por su parte, el PRD parte de un primer supuesto: el Canal es de todos los panameños. De inmediato pasan a afirmar sobre la importancia estratégica del Canal al decir que “es el activo más importante de la nación y sus beneficios deben ser tangibles para todos los panameños. De su eficiente administración depende, en gran medida, el desarrollo económico futuro (...). Uno de los proyectos más importantes de los próximos años, es la expansión del Canal (...). Se requiere, sin embargo, mayor coordinación entre las instituciones del Estado para no aislar el Canal del resto del país y que beneficie, con su experiencia y políticas administrativas, al resto de la gestión pública”. En el siguiente punto anotan: “la posición geográfica del Istmo de Panamá es un recurso incomparable para potenciar el desarrollo humano, sostenible, participativo e incluyente”.

No hay grandes diferencias entre estas dos propuestas. Ni de los escenarios de los que parten ni de los objetivos que procuran alcanzar. Y, más importante, las vías para alcanzarlo

tampoco son divergentes, sobre todo lo referente a los recursos o medios a utilizarse. Para ambos partidos, el Canal de Panamá, la posición geográfica y el desarrollo de la infraestructura que potencie el uso de este recurso, es estratégico para el logro de cualesquiera de los objetivos propuestos en sus respectivos planes.

El objeto de estudio de esta investigación pretende explicar las razones por las que la posición geográfica panameña ha cobrado tal dimensión. El desarrollo de la misma pondrá en evidencia que desde los albores del siglo XIX, ya existía una ideología en torno al hecho transístmico que se ha perpetuado hasta la actualidad cuya expresión más evidente son las propuestas de estos dos partidos. En Panamá, la actividad de tránsito se configuró de tal manera que, durante el siglo XX, subordinó e hizo dependiente de sí a todos los demás sectores económicos. Igual, como podrá leerse en las páginas siguientes, se generaron clases sociales dependientes de la actividad transístmica. Estas clases se convirtieron, a la postre, en las hegemónicas dentro de Panamá y subordinaron al resto de las clases a sus necesidades y a sus proyectos de nación.

Se intentará demostrar que no es sólo la posición geográfica de Panamá lo que permite la actividad transístmica. Se tratará de demostrar, además, que esta sola variable no tiene sentido sin la existencia del comercio marítimo internacional, de la cual es dependiente. Tampoco existiría si, a pesar de la ‘posición’, no existieran otras condiciones de orden social y político que desarrollaran esta característica geográfica y natural y la pusieran al servicio del comercio mundial. Se sostendrá que esto se pudo lograr en virtud de que las clases sociales hegemónicas, construyeron una ‘utopía transitista’. A su vez, esa utopía es la que explica la formación política panameña durante el siglo XX. Dicha ‘utopía’ es la que sirve como idea fuerza a las clases sociales hegemónicas. Tuvo distintas expresiones, fue organizada y operacionalizada desde diversas perspectivas en dependencia de las clases sociales o fracciones de clase que se la apropiaron. Estos supuestos son los que gobiernan y, de cierta forma, sirven como hipótesis de trabajo en esta investigación.

En el segundo capítulo, se hace una aproximación teórica sobre el problema de la ruta de tránsito por Panamá. Se intentará distinguir, desde el mismo inicio, que “ruta de tránsito” es un



concepto que hace abstracción de las formas de apropiación tecnológica de desarrollo de la posición geográfica. Esto se hace en el intento de hacer una separación entre Canal de Panamá y ruta de tránsito. En las propuestas de gobierno, ninguno de los dos partidos hace un planteamiento sobre el desarrollo de la ruta, sino del Canal. Es decir: cualquier plan de modernización del Canal, implica que se está modernizando el instrumento tecnológico por el cual se apropia y desarrolla la posición geográfica panameña. Esta discusión se da con el objetivo de situar a la ruta en el escenario del comercio marítimo internacional.

Con posterioridad, se intentará demostrar que este hecho es el que explica la aparición de una determinada clase social, dependiente de la actividad de tránsito y que es la creadora de la denominada “utopía transitista”. Se parte del supuesto que el contenido de cualquier utopía dependerá de la clase social que la construya y de la formación social y económica a la cual pertenezca dicha clase social. Es decir, es un producto histórico, no alienado de la realidad en la que se gesta.

En el tercer capítulo se planteará el desarrollo de una hipótesis especial, que contempla la historia de la formación social y económica de Panamá durante el siglo XX. Esta se refiere a las formas en que los Estados Unidos organizaron el dominio y el control de la ruta de tránsito. Las expresiones fenomenológicas de este hecho están dadas por la construcción y operación del Canal de Panamá, por la construcción de la Zona del Canal y por el asentamiento de bases militares estadounidenses y por las constantes intervenciones (en ocasiones armadas) de este país en la vida de la nación panameña.

Otro aspecto de la discusión en este capítulo es sobre la formación política panameña. Es decir, las formas como las clases sociales hegemónicas organizaron las relaciones de dominación sobre las clases sociales subalternas. El indicador fundamental para esta discusión lo serán las organizaciones político-partidistas. Se intentará demostrar que estos partidos tuvieron una clara identidad oligárquica y que expresaron, desde el inicio de la época republicana en Panamá (1903), los intereses y expectativas de las clases dominantes panameñas. También se expondrá sobre las relaciones entre estos partidos y el movimiento social panameño. Se mostrará que los partidos políticos, a pesar de tener una concepción elitaria del rejuego político, son influidos y

afectados por la intensa actividad y movilización que observaron las clases sociales subalternas. Es decir, son dos los tributarios de los partidos políticos: el primero y más importante, la presencia de los Estados Unidos. El segundo, las clases sociales subalternas. Se podrá apreciar que éstas no tuvieron capacidad de organizar un partido político que ganara hegemonía ni que les representase de manera independiente. Por lo tanto, sus objetivos y proyectos o fueron apropiados por los partidos políticos o, por el contrario, los sectores populares tuvieron que sumarse y apoyar a diversos colectivos políticos.

En el capítulo cuarto, se planteará el estudio de caso. Está formado por el Partido Arnulfista y por el Partido Revolucionario Democrático. El estudio abarcará el período 1980-1999. En este período se ejecutaron las cláusulas de los Tratados Torrijos-Carter de 1977 y es el período de existencia del Partido Revolucionario Democrático. Además, estos son los partidos que expresan, en este período, los conflictos y contradicciones del conjunto de la sociedad panameña. Estos partidos se oponen y cabría asegurar que mucha de su identidad está dada por esta confrontación. A través del análisis de una diversa documentación, se intentará demostrar la validez de las hipótesis planteadas en la propuesta de investigación.

## **1.2. Diseño de la investigación**

### **1.2.1. Tema**

Ruta de tránsito, utopía transitista y la formación política panameña, 1980-1999. El caso de los partidos Arnulfista y Revolucionario Democrático

### **1.2.2. Justificación**

En el supuesto de que el tema propuesto es una generalización de un complejo entramado de relaciones sociales, en que se cruzan variables políticas y económicas, se hará una propuesta de investigación que contemple por separado dichos elementos.

Por una parte, se encuentran las variables políticas. En este caso, la operacionalización de los conceptos se realiza en los partidos Arnulfista y Revolucionario Democrático, en el período delimitado.

Se tendrá que definir, en el desarrollo de la investigación, qué se entiende por formación política y, a la vez, justificar por qué ambos partidos se utilizan como estudios de casos representativos de dicha definición. Además, es necesario hacer una caracterización de los tipos de partidos políticos existentes. Esta caracterización se hará desde dos perspectivas. La primera, desde el punto de vista de la formación y transformación de las estructuras partidista y, la segunda, a partir de los conceptos teóricos que justifican y explican dicha transformación. El primero de los enfoques es de tipo histórico y, el segundo, es conceptual.

En segundo término, es necesario explicar, desde la teoría, lo que es una economía de tránsito dentro de la dinámica de desarrollo y expansión del capitalismo. En este aspecto, se partirá de dos supuestos. El primero, que una economía especializada en el transitismo se inscribe, dentro de las relaciones de producción, en la esfera de la realización de la mercancía. Es decir, no se produce ni se consumen, localmente, los productos en tránsito. Sino que, en función de una determinada característica geográfica, política o económica, una determinada formación social puede insertarse en la dinámica del capital en la esfera del tiempo de realización de la mercancía, como es el caso del objeto de estudio de esta investigación.

El segundo, dentro de la discusión de lo que es una economía de tránsito, se partirá de que la sociedad panameña ha sido organizada desde las clases hegemónicas, a partir de la noción de la “utopía transitista”. Es necesario explicar y justificar este concepto. Para ello, a partir de evidencia empírica, se rastreará dicho significado y se tratará de demostrar, en consecuencia, que la formación social y política panameña son un producto de dicha noción.

Entonces, los partidos políticos panameños se explican en su formación y devenir, a partir de las formas diferenciadas en que se organizó la burguesía panameña. Las pugnas que el bipartidismo panameño expresa, son consecuencia de las formas en que las clases sociales hegemónicas han propuesto para la realización de la utopía transitista.

### **1.2.3 Algunas ideas base**

El poder político en Panamá, no se puede estudiar sólo desde la institucionalidad o no del sistema de partidos ni del sistema o régimen de gobierno. Aunque es necesario aclarar que las estructuras políticas no son sólo un reflejo o un instrumento de otros procesos.

Esta influencia se explica desde el control y dominio que los Estados Unidos han tenido de la ruta de tránsito, merced la posición geográfica panameña en la dinámica de expansión y acumulación del capitalismo. En este sentido, la estructura social y política panameña, tiene como escenario la existencia de lo que Wallerstein y la Escuela de los Annales denominarían como “economía mundo”. En efecto, la posición estratégica panameña y la ruta de tránsito, sólo se explica desde la perspectiva de la expansión capitalista.

Sin necesidad de remontarse a la época colonial ni al Panamá colombiano, se puede explicar el devenir político panameño desde la perspectiva de que Panamá ha estado en la esfera de influencia de los Estados Unidos desde el inicio mismo de la República, en 1903. Tanto la condición de ruta de tránsito, como la inserción de ésta en la dinámica del comercio marítimo internacional, generaron sus expresiones de organización política. Diversos autores, en este sentido, señalan que la organización de las estructuras de poder se generan, en algunos casos, desde la perspectiva del dominio y control de un determinado recurso. El caso panameño, como ya se ha afirmado, se explica desde la perspectiva de quién esté usufructuando el control de la ruta de tránsito.

Pueden establecerse dos vías de explicación. Por una parte, que el dominio de la ruta de tránsito está ejercida por el poder directo del Estado, como fue el caso de España durante la colonia o el caso de los Estados Unidos a lo largo del siglo XX. Sin embargo, analíticamente, se puede establecer la posibilidad del ejercicio del control de la ruta desde una determinada clase social que, apropiándose del poder del Estado, organice la sociedad a partir de un proyecto, objetivo o utopía.

#### **1.2.4. Una aproximación histórica al objeto de estudio**

Según B. Pedreschi<sup>1</sup>, “el Canal es el dispositivo a través del cual se explota nuestro recurso más importante, como lo es nuestra posición geográfica”. Esta afirmación, se inscribe en lo que se podría denominar la construcción de la nacionalidad panameña, en torno a la “utopía transitista”. Entonces, la hipótesis tentativa es que las fuerzas sociales panameñas, se han organizado en torno a dicha utopía. Este concepto, acuñado por Figueroa Navarro, da cuenta de cual es el eje que vertebra el conflicto o el consenso en Panamá desde el siglo XIX. Para este autor, la independencia de Colombia se hace necesaria en la medida en que permitiría transferir el control de la ruta de tránsito de un monopolio estatal a uno ejercido por una determinada clase social.

Entonces, se pretende demostrar que, tanto las fuerzas políticas panameñas, sean organizaciones o partidos, se han apropiado de dicha utopía y que esta es la hegemónica. Ya para la década de 1930, el Partido Comunista sostenía que el patriotismo panameño no era de fiar puesto que estaba hegemónizado por una burguesía que tenía importantes vínculos comerciales con los Estados Unidos y que, además, su poder se ejercía sólo por la alianza que tenía con esta potencia. Sin embargo y, a pesar de la crítica profunda que hacía a la estructura socioeconómica panameña, este mismo partido sostenía que el Canal de Panamá debía financiar el desarrollo de otros sectores de la economía panameña. En el octavo punto de su Primera Proclama, señala que la sociedad panameña debería luchar “por la aplicación del producto de la anualidad y de los beneficios a la ayuda de los agricultores pobres, al establecimiento del seguro social para los desocupados, enfermos y sus familiares, a la fundación de escuelas para obreros y campesinos dirigidas y controladas por las organizaciones obreras y demás obras análogas”<sup>2</sup>.

La hipótesis puede desarrollarse en otro sentido. En el sentido de que no ha existido una ruptura con relación a la utopía transitista. Las diversas clases sociales y sus expresiones organizativas, han mantenido la ruta de tránsito como unos de sus ejes fundamentales. Por una parte, las luchas de construcción de una identidad nacional, se hacen frente a la presencia de los Estados Unidos. Por la otra, la apropiación y control de la ruta de tránsito, ha sido considerada como una de las etapas fundamentales para la construcción de un proyecto nacional. Señala M. Gandásegui que “las clases sociales construyen sus proyectos a los cuales intentan, de diferentes

maneras, subordinar a los demás grupos. En la terminología sociológica, cuando una clase subordina a las demás a su objetivo (económico) de acumulación, se dice que es la clase dominante”. Entonces, “a lo largo del siglo XX, esta ideología “transitista” de la clase dominante (terrateniente urbana) fue sumando apoyo”. Se desprende, pues, que la utopía es la construida por la burguesía pero que, para su posible ejecución, es necesario el control político de la sociedad. No se niega la existencia de otros proyectos emergentes desde diversas clases sociales. Se afirma que el proyecto hegemónico es el transitista.

En efecto, a mediados del siglo XX, emergieron importantes clases sociales y fracciones de clase. La denominada clase media y la clase obrera surgieron con fuerza, así como un importante contingente de profesionales y técnicos educados en las aulas de la Universidad de Panamá. Estas clases provocaron importantes rupturas en la concepción de la identidad nacional. Sin embargo, estas capas se sumaron a la ideología hegemónica antes citada. Gandásegui agrega que

“la fracción de los terratenientes urbanos, convertidos en empresarios capitalistas convirtió su ideología transistista en una bandera por la soberanía nacional. Los trabajadores y sectores populares se sumaron a las luchas nacionalistas bajo la lógica del ‘transitismo’. A diferencia de las clases sociales que aparecieron durante la primera mitad del siglo, las nuevas formaciones clasistas de la segunda mitad irrumpieron sobre el escenario en un contexto de desarrollo capitalista a escala nacional”<sup>3</sup>.

Esto lleva a considerar que el escenario local se transformó en la segunda mitad del siglo XX. La construcción de un mercado nacional, empoderó a diversos grupos hasta ahora excluidos del debate nacional. Esto permitió integrar nuevos elementos y nuevos enfoques al problema de la recuperación de la ruta de tránsito como un proyecto nacional, policlasista, que convocaba a un consenso nacional para la liquidación del enclave militar y económico de los Estados Unidos. Sin embargo, esta alianza surgida en la década de 1970, no se aparta del determinismo geográfico. La economía mundo, el Canal de Panamá y la inserción del país en la dinámica del capitalismo global, hicieron parte de los objetivos o de la nueva visión de la utopía, mas no su abandono. Por el contrario, se plantea que Panamá debe utilizar su posición geográfica como punta de lanza para ingresar a la globalización. Las ventajas de tener y ejercer el control de un patrimonio natural no son repetibles ni transferibles. Por lo tanto, Panamá parte con ventajas frente a otros países de la región en tanto su especialización en el proceso de tránsito de

mercaderías a través del Istmo. En este escenario, reseñado en líneas generales, es que se inscribe el debate sobre el papel y estructuración de los partidos políticos frente a la ruta de tránsito, operacionalizada, en adelante, como Canal de Panamá

### **1.2.5 Sobre la formación política panameña**

La formación política panameña se explica a partir de la existencia de una ruta de tránsito, de la presencia de clases sociales con un proyecto o utopía transitista y de la interacción de estas dos fuerzas, con la presencia de los Estados Unidos como factor determinante en este complejo escenario. Sin embargo, se hace necesario introducir algunas consideraciones teóricas sobre los partidos políticos. Para ello, se utilizarán algunas de las categorías básicas acuñadas por Max Weber.

Para este autor, los partidos políticos se explican en tanto y por cuanto la existencia de relaciones de poder y dominación a lo interno de una sociedad o, como él lo denomina, una comunidad. Aclara el autor, que la dominación no sólo tiene fines económicos en evidente debate con la noción marxista del poder. Es necesario recordar que para este autor, poder es la capacidad de imponer la propia voluntad sobre la conducta ajena. Por su parte, la dominación, que se desprende del concepto de poder, se entiende, en el contexto de la formación de partidos políticos, como “un estado de cosas por el cual una voluntad manifiesta (‘mandato’) del ‘dominador’ o de los ‘dominadores’ influye sobre los actos de otro (del ‘dominado’ o de los ‘dominados’), de tal suerte que en un grado socialmente relevante, estos actos tienen lugar como si los dominados hubieran adoptado por sí mismos y como máxima de su obra el contenido del mandato (‘obediencia’)”<sup>4</sup>.

Para Weber, la dominación no se explicaría sin la posibilidad de ser ejercida desde un régimen de gobierno. Por lo tanto, es indispensable la existencia de un Estado y lo que él denomina como una situación de cosas que permita la diferenciación social. En este aspecto, Weber no hace demasiado énfasis en las causas de la diferenciación social. Bien podrían ser por causa de la fortuna, del prestigio, de la religión o de cualesquiera otra. No objeta, sin embargo, que una de las principales causas de la diferencia la hace la fortuna. Señala que “Más bien ocurre

lo contrario: el origen del poder económico puede ser la consecuencia de un poder ya existente por otros motivos”<sup>5</sup>.

Si para Weber, el origen del poder puede ser multívoco, no así las formas de ejercerlo. Destaca dos de las formas posibles. La primera es el gobierno ejercido de manera directa. Afirma que sólo es posible su existencia en las comunidades pequeñas y de limitado tamaño y con estructuras sociales simples. La segunda, es la dominación mediante la organización. En este tipo de dominación o de ejercicio del poder, se establecen normas racionales y se obedecen las normas y no a las personas.

Es en este escenario o contexto, en donde Weber da vida a los partidos. Según éste, no es posible explicar la existencia de partidos si no en una estructura social compleja y diferenciada en la que se haya estructurado la dominación de manera racional, profesional y con una burocracia que supere y rebase el poder ejercido individualmente. Por eso, señala, “sólo pueden existir partidos dentro de comunidades de algún modo socializadas, es decir, de comunidades que poseen un ordenamiento racional y un ‘aparato’ personal dispuesto a realizarlo. Pues la finalidad de los partidos consiste, precisamente, en influir sobre tal ‘aparato’ y, allí donde sea posible, en componerlo de partidarios”<sup>6</sup>.

A partir de este hilo conductor, Weber propone que los partidos se preocupan por la conquista del poder. Es irrelevante si las organizaciones partidarias son efímeras, permanentes, formadas por notables o si son de masas. El objetivo último es alcanzar el poder y ejercerlo. Entra aquí el problema de la política, que para Weber “es la aspiración a la participación en el poder”. Hay que reiterar que es en el Estado racional y burocrático en donde los partidos se pueden explicar. Es decir, para explicar los partidos es necesario entender el origen y funcionamiento del Estado moderno occidental. El Estado, para Weber, es la estructura del ejercicio del poder. En este sentido, coincide con la afirmación de Trotsky cuando afirma que “todo Estado se basa en la fuerza”. Agrega a esta definición básica que (si en los Estados) “sólo subsistieran construcciones sociales que ignoraran la coacción como medio, el concepto de Estado hubiera desaparecido, entonces se hubiera producido lo que se designaría, con este sentido particular del vocablo, como anarquía”.<sup>7</sup> En este contexto, los partidos dejan de ser una



agrupación con fines inmediatos a la misma organización y se plantean la consecución del poder del Estado.

Cierto que los partidos se preocuparán del nombramiento de sus burocracias afectas al momento de tomar el poder del Estado. Pero esto es parte de las formas de organizar el Estado y no el objetivo último de los partidos. Las burocracias son necesarias y funcionales. Sin embargo, los partidos se organizan a partir de la definición de política que ofrece Weber. Habría que añadir, a esta aspiración simple, que la política implica, además, el querer tener influencia sobre la distribución del poder, ya sea entre Estados o al interior de un Estado, entre los grupos humanos que comprende, en esencia, al uso lingüístico.

Estas consideraciones generales, aportadas por Weber, pueden contribuir a explicar el nacimiento y desarrollo de los partidos políticos en Panamá. En efecto, se pudo constatar, en los apartados anteriores, que los escenarios posibles para el desarrollo de instituciones políticas, fueron generados a partir de la fundación del Estado panameño a inicios del siglo XX. No es necesario, al momento, reiterar el proceso histórico que dio como resultado la república. Lo cierto es que es el resultado de la existencia de un capitalismo en expansión mundial y la mencionada utopía transitista de la burguesía local panameña. Entonces, las posibilidades o no de ejecutar este proyecto, pasan por la posibilidad o no de ejercer el poder desde las estructuras del Estado. Y, al hacer uso de las nociones weberianas de poder y dominio, se pueda afirmar que la dominación, en el caso panameño, implicaba la apropiación de la utopía transitista por las diferentes clases, fuerzas y organizaciones sociales.

En el desempeño e historia de los diversos partidos políticos, es de importancia fundamental tener en cuenta que las aspiraciones de realización de la dicha utopía, fueron derrotadas de entrada por el Tratado Hay-Vuneau Varilla, de noviembre de 1903. El discurso nacionalista y la necesidad de crear el Estado nacional en Panamá, surgió como reacción de la burguesía ante el descalabro que significó la firma de dicho tratado, que segregaba la ruta de tránsito del dominio y control de la burguesía local. Ricaurte Soler señala que una de las únicas posibilidades de sobrevivencia de las clases sociales hegemónicas, fue la generación de

soluciones de continuidad con los Estados Unidos y el desarrollo de un mercado interno, sobre todo, a mediados del siglo XX.

Las fuerzas y clases sociales subordinadas, se inscribieron dentro de las demandas de soberanía planteadas por la burguesía nacional. Pero, en la medida en que se generaban y profundizaban las contradicciones entre las clases sociales existentes, así mismo el discurso nacionalista de ambos bandos se diferenciaba. Por una parte, el acceso de la burguesía panameña al mercado de la Zona del Canal, permitió que en Panamá, en todo el siglo XX, no se realizaran reformas estructurales propias del desarrollo y modernización capitalista. Por otra parte, las clases sociales subordinadas, iniciaron un proceso de consolidación política y de organización de su poder de tal magnitud, que los sucesos de enero de 1964 obligaron, tanto a la burguesía panameña, como al gobierno de los Estados Unidos, a hacer una revisión profunda del estatuto canalero y, además, convenir en crear nuevos instrumentos jurídicos que abrogaran el Tratado de 1903. Guillermo Castro señala que 1964 es la fractura más importante en el proceso político panameño, puesto que hizo evidente que los obreros, campesinos y otros sectores emergentes, identificaron que la lucha contra el enclave estadounidense en Panamá no podía tener buen fin si, a la vez, no era desestructurado el poder de la burguesía local, que tenía importantes vínculos comerciales y políticos con los Estados Unidos. Es decir, se podría afirmar que el poder de la burguesía panameña descansaba en su alianza con los Estados Unidos.

En la formación política local, entonces, es de importancia fundamental entender y explicar el proceso vivido en Panamá a partir de 1968 puesto que, con el golpe militar liderado por Omar Torrijos, una nueva estructura política se inauguró para Panamá. La fundación del Partido Revolucionario Democrático (**PRD**), un partido de impronta populista, incorporó las demandas y expectativas de los sectores subalternos panameños. Fue un partido que nació, de manera directa, de las estructuras militares que habían gobernado el país desde 1968. Se alejó, en un principio, de las formaciones político-partidistas tradicionales de Panamá. El ejercicio del poder y, sobre todo, la visión a largo plazo que les dio el proyecto de recuperación del Canal de Panamá y la desestructuración del enclave de la Zona del Canal, señalan en esta dirección. Sin embargo, no se alejan y, por el contrario, profundizan la concepción de Panamá como país-ruta-de-tránsito y organizan el poder desde esta perspectiva. Es decir, se apropian de la utopía

transitista existente en Panamá desde inicios del siglo XIX. Los otros sectores, la industria, la agricultura, entre otros, son subsidiarios de este gran tema.

En apariencia, el PA es la contraparte del PRD. Sin embargo, en esta investigación se sostiene que se inscribe dentro de la concepción de hacer de Panamá un emporio al servicio del comercio marítimo internacional al igual que el PRD, pero desde una perspectiva diferenciada. La larga historia del Anulfismo, cuyos antecedentes se pueden rastrear hasta inicios de la década de 1930 así lo puede demostrar. La base social del PA fue rural. Un proyecto político oligárquico, basado en clases sociales cuyo poder se sustenta en la propiedad de la tierra. En este sentido, no importa mucho si son oligarquías de vieja data asentadas a lo largo del Istmo o, por el contrario, una nueva burguesía emergente a mediados de la década de 1950. Importa, eso sí, destacar que la base del poder se asienta en la estructura agraria. Las bases, en consecuencia, estuvieron formadas por importantes sectores campesinos de todo el país.

Vistas así las cosas, se podría afirmar que este partido no tiene como proyecto hegemónico la ruta de tránsito. Pero, por el contrario, los vínculos de la burguesía emergente con la ruta de tránsito se hacen patentes a través del intercambio comercial que mantienen con la ruta. Figueroa Navarro ilustra esta relación en el siglo XIX. Tanto la burguesía agroindustrial, como la oligarquía tradicional, medran en función de sus importantes relaciones con el enclave transitista<sup>8</sup>.

No es de extrañar, entonces, que la organización política del anulfismo, se diferencie profundamente de la del PRD, en tanto su concepción, que no ruptura, de lo que debe ser el enclave de tránsito difiere. Para los primeros, la ruta debe ser controlada y apropiada por las clases sociales hegemónicas panameñas. Para los segundos, esto significaría romper con las relaciones comerciales, subordinadas pero altamente rentables para la burguesía agroindustrial, que se tienen con el enclave canalero<sup>9</sup>. Otro problema de gran relevancia, lo significó la lucha por el poder entre estos dos partidos. La hipótesis que se propone intentará explicar dichas pugnas como la necesidad de definir qué fracción de la burguesía controlaría el país y, con ello, qué noción de utopía transitista prevalecería. La de control, representada por una burguesía y una clase media más dinámica y con aspiraciones de insertarse directamente en las estructuras

del mercado mundial o, por el contrario, una burguesía mucho más dependiente y tradicionalista, representada por el PA.

### **1.2.6. El enclave de tránsito en Panamá**

Esta investigación tiene como telón de fondo o escenario, la existencia de una ruta de tránsito que atraviesa el país. Esto implica la existencia de relaciones sociales de producción y consumo. Panamá se inscribe, dentro de este proceso, en la parte de la intermediación o comunicación entre los productores de una determinada mercancía y quienes la consumen. Es decir, a través de Panamá se logra una reducción importante en el proceso del tiempo de realización de la mercancía.

Señala Marco Gandásegui que el Canal de Panamá no se construyó para satisfacer las necesidades del comercio o del mercado nacional. Por el contrario,

“el Canal depende de los movimientos económicos mundiales (por lo tanto), mantiene una relativa autonomía frente a la realidad nacional. Es decir, la economía panameña –el mercado mundial, para llamarlo de una manera concreta– no tiene influencia sobre la dinámica del Canal de Panamá. Para ser más explícitos, entre una costa del país y la otra, no se producen relaciones comerciales que utilicen la vía acuática”<sup>10</sup>.

Sin embargo, en la dirección contraria, sí existe una importante relación de dependencia. Como se ha esbozado con anterioridad, la presencia del enclave canalero, que usufructúa la ruta de tránsito, ha significado una importante variable interviniente en la formación socioeconómica panameña. En esta interacción y sus consecuencias políticas es que se inscribe la presente investigación. Pero, volviendo al curso de la presente investigación, el planteamiento de que el Istmo se inscribe dentro del proceso de realización de la mercancía a través del monopolio de un recurso natural, significa que el servicio de tránsito debe ser hecho al menor costo posible. Además, Panamá, “tiene que garantizar el servicio más eficaz desde el punto de vista tecnológico, garantizando rapidez y seguridad. También, tiene que prestar todos los servicios conexos para asegurarle al usuario, el mayor aprovechamiento de su tiempo”<sup>11</sup>. Es decir, lo anteriormente planteado significa que la razón de ser del Canal de Panamá es servir al comercio marítimo internacional.

No hay que olvidar, sin embargo, que el concepto clave, que subyace y explica la presencia del Canal, es el de ruta de tránsito. En efecto, “la posición geográfica de Panamá es un recurso natural. Constituye una ventaja que tenemos los panameños frente a otros países en lo que se refiere al transporte marítimo internacional. Este monopolio natural, sin embargo, no ha sido objeto del uso más ventajoso por parte de los panameños. Históricamente, Panamá ha cedido el aprovechamiento del recurso natural a otras naciones. Ha cedido la posición geográfica a las diferentes potencias hegemónicas que han desfilado por la escena mundial: España, Gran Bretaña, Francia y los Estados Unidos”. Sin embargo,

“Hay quienes confunden el Canal de Panamá con nuestro recurso natural. Esto constituye un error que puede llevar a consecuencias peligrosas. La posición geográfica constituye un recurso natural que puede ser objeto de desarrollo tecnológico (...). El Canal de Panamá, empero, es una inversión social. Es decir, una inversión de trabajo socialmente organizado que tomó 10 años para realizarse. Su construcción se logró por medio de una inversión enorme para su época que ha producido beneficios, incluso, mayores. Los que más se han beneficiado con esta obra fueron la economía norteamericana en plena expansión y el comercio marítimo internacional”<sup>12</sup>.

Al retomar esta última parte de este razonamiento, Xabier Gorostiaga y Juan Jované, desarrollaron una importante polémica en torno al significado económico y político del Canal de Panamá. Indistintamente de las conclusiones a las que llegaron, partieron de la premisa de que el Canal no ha servido como pivote del desarrollo panameño. Muy por el contrario, Gorostiaga suscribió la tesis de que el Canal era “una de las causales más importantes del crecimiento económico dependiente de Panamá y del subdesarrollo panameño”. Jované sostenía que el análisis de Gorostiaga era insuficiente en la medida en que no rescataba, como buena tesis de la teoría de la dependencia, las variables sociopolíticas endógenas. Empero, es importante rescatar que el jesuita señalaba que Panamá tenía una dependencia estructural puesto que había un sistema productivo inducido por causas exógenas que se ha internalizado en el país<sup>13</sup>.

Estos supuestos, obligan a pensar las variables políticas en profunda relación con el sistema económico panameño, en donde la economía de tránsito ha tenido un carácter hegemónico. Casi se podría afirmar que no existe en Panamá relación social alguna que no haya sido permeada por la presencia de la ruta de tránsito y, además, por el conflicto generado a partir de la organización de la sociedad panameña en torno a la utopía transitista.

Es necesario conocer y explicar cómo se ha construido la relación entre las estructuras económicas y políticas en Panamá. El supuesto que atraviesa esta propuesta de investigación, es que el peso de la estructura económica, representada por la ruta de tránsito, es la variable independiente o el escenario en que las fuerzas políticas panameñas tienen que debatirse. Una revisión bibliográfica exhaustiva, demostrará que los planteamientos de los principales partidos políticos panameños, durante el siglo XX y los dos bajo estudio, no se han propuesto una ruptura con respecto a la cuestión transitista. Ya sea como relación subordinada con respecto a la propiedad y control directa de la ruta por una potencia extranjera, como es el caso del Arnulfismo, o desde la perspectiva de una apropiación de la ruta, como es el caso del PRD, en ambos casos la presencia de la ruta es reivindicada como el destino o, más bien, como la determinante histórica del Istmo. Una historia en donde la geografía a decidido. No se percibe que en el planteamiento de los partidos políticos se ponga a la posición geográfica panameña y su ruta de tránsito en su justa dimensión: ambas cosas son relaciones sociales y productos históricamente construidos.

### **1.2.7. Conceptos claves**

Formación política

Partidos políticos

Clases sociales

Ruta de tránsito

Utopía transitista

Dominio

Poder

Hegemonía

### **1.2.8. Operacionalización de conceptos**

Canal de Panamá

Partidos políticos: Arnulfista y Revolucionario Democrático

Burguesía panameña

Movimiento social panameño

### **1.2.9. Preguntas de investigación**

1. ¿A qué proyectos (objetivos) de clase responden las organizaciones partidistas bajo estudio?
2. ¿Cómo se estructuraron, políticamente, las diferentes fracciones de la burguesía panameña frente a la presencia de la ruta de tránsito?
3. ¿Cuál es el propósito de tener el control de la ruta de tránsito?
4. ¿cómo expresan y/o construyen los partidos políticos la utopía transitista?. ¿Desde la subordinación o desde el control?.
5. A partir de la caracterización de los distintos tipos de partidos, ¿se inscriben los estudiados en esta tipología y es coherente con su respectiva utopía o proyecto nacional?.
6. ¿Cómo se define ‘economía de tránsito’ en el caso panameño?

### **1.2.10. Problema de investigación**

A partir de la existencia de la ruta de tránsito: ¿cómo se organizaron las clases sociales hegemónicas, desde la perspectiva política, para la construcción de una utopía transitista?.

### **1.2.11. Hipótesis de trabajo**

A partir del hecho de que la utopía de tránsito fue fundada a inicios del siglo XIX y la presencia de los Estados Unidos es la variable explicativa del devenir de la formación social y económica panameña durante el XX, se han propuesto dos hipótesis. La primera general y de larga duración y, la segunda, especial e intermedia.

### **1.2.12. Hipótesis general**

1. La actividad transístmica generó una determinada clase social que construyó una utopía de tránsito a través de la cual organizó al resto de la formación social panameña desde inicios del siglo XIX.

2. La formación política panameña, en el siglo XX, se explica a partir de la contradicción entre la formación social panameña y las formas de dominio y control de la ruta de tránsito por parte de los Estados Unidos.

### **1.2.13. Hipótesis intermedia**

1. La formación política panameña, en su relación con la ruta de tránsito, se ha organizado a partir de la construcción de una utopía transitista
2. Las clases sociales representadas en los partidos políticos bajo estudio, se han escindido en dos en función de dos perspectivas: el Partido Arnulfista desde una perspectiva de servicio a la ruta de tránsito, en donde se sede el control de la misma a una potencia extranjera. En el caso del PRD, está representada una burguesía dinámica que pretende el control de la ruta para servir a sus objetivos de acumulación.

### **1.2.14. Metodología de investigación**

1. Revisión bibliográfica que aborde desde la perspectiva teórica al objeto de estudio.
2. Revisión documental, bibliográfica, memorias, proclamas, discursos, comunicados, etc, que puedan existir sobre los partidos políticos y los diferentes conceptos del objeto de estudio.
3. Entrevistas a expertos: politólogos, economistas, sociólogos, militantes, etc.
4. Sobre la base documental e informativa, se elaborará el trabajo conceptual, teórico y empírico para la demostración o no de las hipótesis de trabajo.

## **Notas**

---

<sup>1</sup>. Pedreschi, Carlos Bolívar, 1974, “El nacionalismo panameño y la cuestión canalera” **Tareas**, No.29, p.4.

<sup>2</sup>. Zúñiga, Carlos Iván, 1974, “El tratado General de 1936, la neutralización y sus proyecciones”, **Tareas**, No.29, p.30.

<sup>3</sup>. Gandásegui h., Marco A., 2002, **La democracia en Panamá**, p.vv.

<sup>4</sup>. Weber, Max, **Economía y sociedad**, p.699.

<sup>5</sup>. Idem, cit.4, p.683.

<sup>6</sup>. Idem, cit.4, p.693.

<sup>7</sup>. Idem, cit.4, p.1056-1057.



---

<sup>8</sup> . Figueroa Navarro, Alfredo, 1982, **Dominio y sociedad en el Panamá colombiano**, p.299: “respecto a transacciones entre criollos, abundan a la sazón. Frecuentemente mercaderes ciudadanos compran reces a caciques agrarios. A partir de la década de 1850, unas alianzas unen, pues, el patriciado urbano a ciertas familias rurales dominantes (Chiari, de la Guardia, Fábrega) (...). Los grupos rectores del campo anhelan participar, en la coyuntura californiana, monopolizando el mercado de la carne interiorana. Su fortuna terrígena ofusca cuando examinamos los protocolos notariales y los catastros rurales”.

<sup>9</sup>. Es necesario aclarar que el enclave canalero incluyó cerca de 14 bases militares y el acantonamiento de, por momentos, hasta 100 mil soldados. Aparte de la población civil estadounidense residente en la Zona del Canal. Población dedicada a las tareas de funcionamiento y administración de la vía acuática.

<sup>10</sup>. Gandásegui h., Marco A., “Las alternativas del Canal de Panamá”, **Tareas**, No.96, p.8.

<sup>11</sup>. Idem, cit.10, p.9.

<sup>12</sup>. Idem, cit.10, p.7.

<sup>13</sup>. Gorostiaga, Xabier, 1974 “La Zona del Canal y el subdesarrollo panameño”, **Tareas** No.29, p.46.

## **Capítulo II**

# **Tránsito interoceánico, comercio marítimo internacional y utopía de tránsito: un acercamiento teórico e histórico al objeto de estudio**

### **2.1. Introducción**

En este primer capítulo se intentará plantear los principales elementos teóricos e históricos que le dan sentido al tema de investigación. Se tratará de responder, a su vez, a la interrogante siguiente ¿Cuáles fueron los principales hechos que le dieron sentido a las formas de apropiación de la Ruta de Tránsito?

Por otra parte, se mostrará que la ruta de tránsito por Panamá no se explica desde sí misma ni, tampoco, desde el análisis de las variables internas del país. Por el contrario, la formación social y económica panameña sólo puede ser explicada si se toma en cuenta el largo vínculo que existe entre el Istmo y el desarrollo del comercio marítimo mundial. En el caso panameño, lo local ha estado subordinado a lo global (no confundir con el concepto de globalización) en donde lo exógeno ha tenido un peso abrumador con relación a las fuerzas sociales internas. Tanto es así, que se sostendrá que las clases sociales hegemónicas en Panamá, nacieron y se desarrollaron como un producto de esa articulación desbalanceada con relación a lo externo. Es decir, que esas clases sociales no se explican desde su articulación y/o conflicto con clases sociales locales, como es el caso de la mayoría de los países latinoamericanos. Ya sean las clases sociales hegemónicas, como las subalternas, nacieron y se desarrollaron a partir de la existencia de articulaciones con el desarrollo del capitalismo a escala planetaria.

De lo anterior, se desprende la hipótesis de trabajo que orientará esta investigación. Se trata de que, al producir la actividad transitista una determinada clase social, esta clase logró hacer el tránsito de clase en sí a clase para sí a inicios del siglo XIX. En estas fechas se echaron las bases de la actual configuración de las relaciones de poder en Panamá. Estas determinadas formas de organizar la esfera de lo político dependieron de la existencia de la actividad transitista y del permanente conflicto entre las diversas clases sociales y fracciones

de clase por hacerse del control y de los beneficios de dicha actividad. La utopía de tránsito, eje y argumento fundamental de esta investigación, es el producto de esta interacción. Es la expresión más acabada de la ideología transitista, nacida al calor de la función transitista que la división internacional del trabajo le asignó a Panamá desde principios del siglo XVI.

El siglo XIX es de importancia fundamental para comprender la historia contemporánea de Panamá. Es por ello que se hace una indagación de relativa importancia en el marco de esta investigación. La razón de ello es que se sostiene que: **1.** es el período en el que nace el patriciado panameño, **2.** nace la ideología transitista, **3.** se construyó la utopía de tránsito que expresa la ideología y los objetivos del patriciado y, **4.** la ideología transitista se convierte en la hegemónica.

La argumentación de este capítulo estará gobernada por estas cuatro consideraciones. Y, de estas, se desprenderá el problema de investigación que es sobre la formación política panameña, expresada en los partidos políticos. Es decir, se considera que dicha formación es una variable dependiente de la ruta interoceánica y de las clases sociales vinculadas a esta actividad que construyeron la utopía transitista.

## **2.2. Sobre la ruta de tránsito. Algunos antecedentes**

El sociólogo panameño Marco A. Gandásegui, plantea que la posición geográfica de Panamá es un recurso natural que puede ser objeto de apropiación y desarrollo tecnológico. Empero, dicho recurso fue construido, apropiado y reinventado a partir de lo que el mismo autor señala: el crecimiento y desarrollo de la economía mundial a partir del siglo XVI. La posición geográfica “es un recurso natural. Constituye una ventaja que tenemos los panameños frente a otros países en lo que se refiere al transporte marítimo internacional. (...) La función del Istmo de Panamá desde inicios de la gran expansión mercantilista encabezada por España en el siglo XVI ha sido la de promover el comercio mundial”<sup>1</sup>. Este planteamiento sirve para contextualizar el papel y función que tuvo Panamá dentro del comercio marítimo internacional. Es necesario aclarar, de inmediato, que no es que el Istmo posibilite el comercio marítimo. La función, como bien la describe Gandásegui, es el da facilitar dicho comercio y, con ello, abaratar los costos en el proceso de transporte y realización de la mercancía.

En el cuadro No.1 se podrá observar el factor fundamental que permite el abaratamiento de costos al usar la ruta por Panamá con respecto a otras rutas que comuniquen dos puntos determinados del planeta. Dos puntos que sean, a su vez, ejes de importancia en el intercambio comercial a escala planetaria. Sin embargo, hay que recordar que la ruta panameña no sólo está compuesta por las variables tiempo y distancia, sino que se le debe agregar la capacidad de carga que pueda tener, los medios tecnológicos mediante la cual es apropiada y desarrollada y, además, el tipo de mercancía, entre otras.

**Cuadro No.1**  
**CANAL DE PANAMA: DISTANCIA DE RUTAS PRINCIPALES**  
(en kilómetros)

Rutas y puertos Representativos	Distancia		
	Vía Panamá	Ruta alternativa	Diferencia
<i>Costa Atlántico de los Estados Unidos y Asia</i>			
Nueva York-Yokohama	18430	24734 <sup>a</sup>	6304
<i>Costa del Atlántico de los Estados Unidos y costa Pacífico de América del Sur</i>			
Nueva York-Antofagasta	7900	16967 <sup>b</sup>	9067
<i>De costa a costa de los Estados Unidos</i>			
Galveston <sup>c</sup> -San Francisco	7708	24666 <sup>bc</sup>	16958
<i>Costa del Pacífico de América del Sur y Europa</i>			
Callao-Bishop Rock <sup>d</sup>	10712	18411 <sup>b</sup>	7699
<i>Costa del Pacífico de Canadá y Europa</i>			
Vancouver-Bishop Rock <sup>d</sup>	15808	26594 <sup>b</sup>	10786
<i>Oceanía-Europa</i>			
Aukland-Londres	21502	23267 <sup>b</sup>	1765
<i>Costa del Pacífico de Los E.U y Europa</i>			
San Francisco- Bishop Rock	14313	25093 <sup>b</sup>	10780
<i>Costa del Pacífico de los E.U y costa del Atlántico de América del Sur</i>			
San Francisco- Maracaibo	7566	22744 <sup>b</sup>	15178
<i>Costa del Atlántico De los E.U y Oceanía</i>			
Nueva York- Melbourne	18890	23547 <sup>b</sup>	4657
<i>Antillas y Asia</i>			
Aruba-Yokohama	16484	27427 <sup>a</sup>	10943
<i>Antillas y costa del Pacífico de América del Sur</i>			
Aruba-Antofagasta	5396	14915 <sup>b</sup>	9519
<i>De costa a costa de América del Sur</i>			
Maracaibo- Antofagasta	5466	7779 <sup>bc</sup>	2313
<i>Europa y Asia</i>			
Londres-Yokohama	23718	11224 <sup>a</sup>	-12494
<i>Costa del Atlántico de los E.U y Hawaii</i>			
Nueva York- Honolulu	12736	25361 <sup>b</sup>	12625
<i>Antillas y costa del Pacífico de los E.U</i>			
Kingston-San Francisco	7294	23621 <sup>b</sup>	16327

Fuente: Oficina Hidrográfica de los Estados Unidos, Tables of Distances between Ports

Fuente secundaria: CEPAL.

Tomado de: Wong, Zósimo, 1976, "posibilidad de un Canal Panameño", p.218-266, en: Jaramillo Levi, Enrique (compilador), 1976, **Una explosión en América: el Canal de Panamá**, Siglo XXI, México D. F., 380p.

- a. Vía Canal de Suez.
- b. Vía estrecho de Magallanes.
- c. Se han tomado las distancias desde el punto común, el Canal de Yucatán.
- d. El punto común de diversas rutas hacia Europa.
- e. Para esta ruta, la alternativa sería posiblemente transporte terrestre o combinación de ruta marítima y terrestre.

En las complejas interacciones que se dan en el capitalismo, incluso variables geopolíticas pueden determinar o condicionar la pertinencia de una ruta sobre las otras. Lo importante del caso panameño, según lo que muestra el cuadro es que, en la medida en que el comercio marítimo se desarrolló en el Atlántico norte y las grandes potencias capitalistas del siglo XX extendieron a escala planetaria el comercio marítimo, en esa misma medida Panamá quedó incluido en la división internacional del trabajo como espacio geográfico de tránsito. Es decir, le fue imputada una función transitista por encima de cualesquiera otra actividad que pudiera ser desarrollada en este mismo espacio. Dicha función, a su vez, se impuso de tal manera que es considerada como la variable fundamental en la historia social, económica y política de Panamá.

Otro Aspecto que es necesario aclarar, de partida, es que en esta investigación se pretende distinguir entre ruta de tránsito, región transístmica y zona de tránsito. Panamá, como se vio en el párrafo primero, tiene una determinada posición geográfica. Esta se debe entender, a su vez, con relación a la existencia de rutas de comercio internacional y a la permanente expansión de los intercambios y flujos comerciales. Por lo tanto, la existencia de la ruta panameña, desde los mismos inicios de dicho intercambio, pone en evidencia que existe una diferencia entre la noción de ruta de tránsito y los demás conceptos que debe ser distinguida y precisada.

En efecto, el concepto de ruta de tránsito es una abstracción en la que se expresa la interacción de elementos de índole geográficos y naturales con el comercio marítimo mundial. Para los efectos de esta investigación, es la categoría más general puesto que ubica a Panamá en interacción con el mercado mundial. Es decir, Panamá como espacio geográfico, hace parte de las diversas rutas de intercambio comercial a escala planetaria. El concepto de ruta de tránsito ofrece una noción de más larga duración que la de región transístmica o zona de tránsito.

En el contexto de esta propuesta las nociones de Zona y Región se explican en la medida en que la ruta es susceptible de ser apropiada por diversas respuestas tecnológicas. En efecto, Gandásegui, de nuevo lo señala al afirmar que, por ejemplo,

“el Canal de Panamá constituye la respuesta tecnológica del siglo XX al reto que presenta la posición geográfica del Istmo. Antes del Canal, existían otras formas de cruzar el Istmo de Panamá. Estas formas respondían a tecnologías menos avanzadas. No hay razón para pensar que mañana no habrá otras formas de cruzar la ruta de tránsito (Panamá). Las tecnologías del futuro, aplicadas a la posición geográfica del Istmo (nuestro recurso natural) podrán sorprendernos a todos si no nos preparamos conscientemente y con un plan anticipado de trabajo”<sup>2</sup>.

Entonces, lo que se entenderá por zona de tránsito o región transístmica, está relacionado con las formas de apropiación tecnológicas a las que hace referencia Gandásegui. En efecto, una determinada forma de apropiación, el ferrocarril, por ejemplo, se traza sobre una determinada región. De suyo se desprende, entonces, que el área de impacto directo, los territorios y espacios utilizados, creados y reorganizados para el funcionamiento de esta forma específica de apropiación de la ruta, se transformarían en lo que se denominará como una zona de tránsito. Es decir, por el istmo de Panamá, pueden coincidir diversas regiones de tránsito, con sus respectivas zonas de influencia directa y esto no desmiente que se esté ante una sola y única ruta de tránsito (la panameña), que ha sido objeto de apropiación y transformación tecnológica. Así, en la actualidad se pueden contabilizar cinco formas de atravesar la ruta. Está el propio Canal de Panamá, que ha sido la principal y hegemónica a lo largo del siglo XX. Está, también, el ferrocarril transístmico, la carretera Transístmica, próxima a convertirse en una moderna autopista. Estas tres formas de desarrollo y apropiación tecnológica están trazadas por un espacio o una región casi coincidente que ha sido denominada Región Metropolitana Interoceánica (**RMI**). También se cuentan con dos aeropuertos, tanto en la costa Caribe como en la Pacífico que, por igual, se trazan sobre la RMI. Al final, está el oleoducto, construido en el último cuarto del siglo XX y que se encuentra en la región Occidental del Istmo y que, a su vez, cuenta con una vía carretera que comunica las costas Caribe y Pacífico.

Es decir, la advertencia de Gandásegui va en este sentido cuando señala que “hay quienes confunden el Canal de Panamá con nuestro recurso natural. Esto constituye un error que puede llevar a consecuencias peligrosas. La posición geográfica constituye un recurso

natural que puede ser objeto de desarrollo tecnológico. Los españoles construyeron el Camino Real, en el siglo XIX se construyó el ferrocarril y en este siglo (el XX), EEUU construyó el Canal con esclusas”. Más adelante advierte que “la posición geográfica de Panamá es un recurso natural. El Canal de Panamá, empero, es una inversión social. Es decir, una inversión de trabajo socialmente organizado que tomó 10 años para realizarse”<sup>3</sup>.

Es necesario tomar en cuenta esta seria advertencia. En consecuencia, el planteamiento principal de esta investigación adopta la noción de ruta de tránsito según la concepción que aporta Gandásegui. Es decir, Panamá como un espacio social y geográfico/natural organizado en función de su potencialidad de ser puesto al servicio del el comercio marítimo internacional. Yendo un poco más lejos en esta primera aproximación, se propone que ese espacio geográfico/natural es un paso susceptible de ser reorganizado en función de servir de paso interoceánico dentro de la dinámica del comercio marítimo mundial.

Además de las aclaraciones anteriores, hay que hacer algunas precisiones sobre la diferencia y complementariedad que existe entre los conceptos de posición geográfica, condición ístmica y situación ístmica. Estas son precisiones de fundamental importancia puesto que ubican de una manera más compleja y completa a Panamá en el ámbito del intercambio comercial a escala planetaria. Así como el concepto de ruta de tránsito y zona de tránsito definen momentos y espacios de una misma relación que se conjugan y complementan, los conceptos de posición, condición y situación hacen lo propio pero alejándose del ámbito local y poniendo al Istmo en la perspectiva global.

En efecto, la posición geográfica por sí sola, no permite la existencia de la ruta panameña. Este es, apenas, uno de los elementos necesarios para que pueda existir el tránsito entre los mares. La posición sólo ubica a Panamá como espacio geográfico dentro de la territorialidad americana con relación a otros puntos del planeta. En cierta forma, no deja de ser sólo un punto de referencia creado de manera arbitraria. Se podría decir que, dentro del intercambio comercial a escala planetaria, la posición geográfica de Panamá y de Costa Rica es la misma y, sin embargo, no se piensa a este país como una posible ruta interoceánica.

El segundo concepto de importancia es el de situación geográfica. Se refiere a la disposición que tiene la posición geográfica con relación no sólo a otros puntos del planeta, sino a la relación que tiene este hecho geográfico con relación a los ejes de desarrollo industrial de los países capitalistas centrales, a los mercados y a las regiones productoras de materias primas. Es decir, la situación de la posición geográfica panameña con respecto a los puertos europeos, asiáticos o de los Estados Unidos, como se pudo apreciar en el cuadro No.1. Y es aquí en donde cobra sentido el concepto o categoría de condición ístmica. Esta categoría se refiere a las condiciones topográficas, geológicas e hidrográficas que permiten que sea un espacio geográfico susceptible de ser apropiado de forma tecnológica. De nada valdría una misma posición geográfica sin la posibilidad geológica y topográfica de ser apropiada a través de algún ingenio tecnológico.

Otra aclaración de fundamental importancia es que, sea cual fuera la forma de apropiación tecnológica, no es un recurso al servicio del comercio nacional panameño, del mercado nacional. Así lo expresa el lema del escudo nacional: *Pro Mundi Beneficio*. La ruta de tránsito, así como sus formas de apropiación, dependen de los movimientos económicos mundiales. Esto provoca que este complejo entramado de relaciones sociales y económicas mantengan una relativa autonomía del resto del país. En el caso, por ejemplo del Canal de Panamá, “sin comercio marítimo mundial, no habría Canal de Panamá” y la ruta de tránsito no tendría significado y la posición geográfica panameña no pasaría de ser un evento natural más. Es por ello que la noción principal de esta investigación cobra sentido y fuerza. La existencia de una utopía transitista no se reduce ni se explica sólo desde la perspectiva de la existencia del Canal de Panamá. Aunque ha sido la hegemónica y ha tenido un peso abrumador con respecto a cualesquiera otra forma pasada y presente de atravesar el Istmo, la utopía transitista se expresa mucho más allá de esta forma tecnológica específica. Vistos estos planteamientos, se hace necesario explicar la racionalidad económica de la ruta con respecto al comercio marítimo internacional.

### **2.3. La ruta de tránsito ante el comercio marítimo internacional**

En este sentido, el economista panameño Juan Jované sostiene que



“Uno de los mecanismos por medio de los cuales el comercio exterior tiende a elevar la tasa de ganancias en las economías de centro, previendo así su ritmo de acumulación, es asegurando un flujo de materias primas baratas que reduzcan el costo de capital involucrado. Al mismo tiempo que se mantiene una corriente, también barata, de bienes alimenticios, cuya función es evitar una rápida elevación del valor de la fuerza de trabajo, es decir, la magnitud de los salarios”<sup>4</sup>.

Este escenario no está bajo el control de las fuerzas económicas panameñas. El mapa de rutas que atraviesan el Istmo demuestran que la afirmación de Jované tiene asidero empírico. Las clases sociales hegemónicas locales se organizan, por lo tanto, en función de lo que el mismo autor denomina como “extracción de renta diferencial”. Como instrumento económico, Jované explica que la posición geográfica panameña es un elemento de importancia para las economías capitalistas de centro. Por la ruta panameña que, a su vez se inscribe dentro de las principales que atraviesan el globo, pasan no sólo mercancía en los buques que transitan el Canal. La ruta de tránsito lo incluye aunque no se limita solo a este instrumento. Es decir,

“por el Canal, desde Panamá, no pasan solamente mercancías, por el Canal y por Panamá, sin jurisdicción muy delimitada, transita un poderoso flujo monetario y de inversiones de capital. Este flujo 'pasa' por Panamá y ahí tiene solamente la infraestructura y las regalías adecuadas para actuar libremente en varias partes del mundo y particularmente en América Latina. Panamá sirve de base para estas operaciones, es el 'puente' de las grandes compañías multinacionales en sus negocios”<sup>5</sup>

Más adelante Jované argumenta que “siendo la posición geográfica del país la base real de la diferencia de costos, ya que, en última instancia, el elemento que permite la producción del servicio por un valor inferior al de las alternativas, se podría esperar que la nación panameña, propietaria indiscutible del territorio, fuera la beneficiaria del excedente económico que constituye la renta del Canal”<sup>6</sup>. En el razonamiento de Jované, la posición geográfica panameña, con relación al comercio mundial, es la que se podría denominar como la variable independiente, como el escenario en cierta manera fijo con relación a las formas de apropiación, uso y aprovechamiento. Es decir, tanto Gandásegui como Jované ponen en evidencia la hegemonía que tiene la posición geográfica, trocada en ruta de tránsito, con respecto o en relación con las formas de apropiación tecnológica.

Por tanto, se pueden discernir tres niveles que se superponen y que coinciden en un mismo espacio geográfico e histórico. El primer nivel se refiere a la posición geográfica panameña como recurso natural. El segundo, se refiere a la apropiación social de dicho recurso en la forma de una ruta de tránsito que es dependiente, a su vez, de la existencia del comercio mundial. Y, el tercero, se refiere a las formas tecnológicas mediante las cuales se apropia y organiza el espacio geográfico/natural para hacer posible el tránsito de mercaderías y riquezas por la ruta panameña.

Un rápido recorrido por la historiografía panameña pondría en evidencia este punto. El mismo que tiene relación con la base y fundamento de este trabajo: una utopía depende de la existencia de la ruta de tránsito. Para los efectos del presente escrito, esta es la relación social fundamental que explica la formación política panameña en el siglo XX. Porque, en efecto, “es posible postular que dentro de toda formación existe una determinada relación social de producción de carácter dominante cuyo movimiento se impone para sobredeterminar el movimiento del resto de las relaciones sociales de producción, las cuales en todo caso, constituyen relaciones sociales de producción dominadas (subordinadas)”<sup>7</sup>.

#### **2.4. Condiciones de producción y producción de las condiciones**

“En el capitalismo, afirma James O’Connor, la naturaleza puede ser definida de manera provisional como todo aquello que no es producido como una mercancía, pero es tratado *como si fuera* una mercancía”<sup>8</sup>. Como ya se planteó, la posición geográfica panameña es un hecho natural. Este hecho cobra sentido social y económico en la medida en que se desarrolla y expande el comercio marítimo mundial. Entonces, es posible plantear que dicha posición es susceptible de ser transformada en mercancía por la función que le imputa el capital en su proceso de circulación. La posibilidad de poner la posición geográfica al servicio del comercio marítimo, sólo se hace posible en la medida en que se reorganice la naturaleza y la estructura social panameña, como lo han demostrado Jaén Suárez y Guillermo Castro. Es decir, reorganizar estos aspectos para adaptarlos a las tecnologías de transporte existentes, a los productos y a las mercancías en tránsito.

O'Connor recuerda que la infraestructura es el prerequisite para vincular la tierra, los recursos y la fuerza de trabajo al capital<sup>9</sup>. Porque, en efecto, la posición geográfica panameña como hecho natural, requiere de un acondicionamiento general y de dotarla de una infraestructura determinada para, entonces, poder hacer uso de ella. Así, un canal interoceánico es una forma de acondicionar la geografía ístmica a las tecnologías de transporte. No cabe dudas de que este es un proceso bidireccional: las tecnologías y formas de organizar el transporte de mercancías influyen sobre la infraestructura a crearse para facilitar este proceso. Pero, a la vez, se pueden generar nuevas tecnologías Ad-Hoc para el aprovechamiento de una o algunas determinadas ventajas naturales o sociales. En el caso panameño, la reorganización de la naturaleza y la dotación de la infraestructura actual dependió de la existencia de un dinámico comercio marítimo que databa ya de varios siglos de tradición.

Es importante destacar, en el sentido de lo expuesto en el párrafo anterior, que se sostiene que la ruta transístmica panameña devino en una 'creación de condiciones' en la medida en que el comercio marítimo ya existía y no requería de la ruta de Panamá para su realización. Y, más que eso, se podría sostener que la ruta panameña es una oferta que se hace al comercio marítimo internacional en la medida en que existen otras rutas y otras tecnologías para el transporte de mercaderías desde sus orígenes hasta sus destinos. No hay que olvidar, por ejemplo, que la ruta panameña fue cancelada por la corona española en la segunda mitad del siglo XVIII a favor de la del Cabo de Hornos. Esto demuestra que la necesidad de la ruta panameña es función de la capacidad que tenga de responder a las demandas del comercio marítimo internacional. Y el monopolio de la condición y de la situación geográfica es, apenas, una de las condiciones o variables necesarias para la construcción de la utopía transitista.

La reorganización del espacio geográfico panameño para el tránsito puede ser explicada desde la perspectiva de la 'creación de condiciones'. Puesto que el proceso de circulación de mercancías, es una etapa crucial para la formación capitalista. Para O'Connor, es condición necesaria que un Estado nacional se haga cargo de la mentada producción de condiciones y que facilite, con ello, el proceso de producción, circulación e intercambio de las

mercancías. Sostiene este autor que “el Estado puede o no ser el productor de las condiciones de producción (compárese, por ejemplo, una autopista construida por el Estado con un depósito mineral formado naturalmente). Aun así, *‘la producción de las condiciones generales [y por extensión, de las condiciones personales externas] es una función específica y fundamental del Estado’* (aunque) no todas las condiciones son producidas por entidades públicas. En lo que hace a las condiciones generales el capital produce por sí mismo una parte considerable”<sup>10</sup>. En este sentido, es posible comparar la construcción de una autopista que una a dos grandes ciudades, con el uso de la posición geográfica panameña mediante un canal acuático.

Ya se ha hecho mención de la necesidad de reorganizar la naturaleza. O’Connor recuerda que es el Estado la entidad que se hace cargo de la creación de condiciones de producción. Y, además, que el papel del Estado es fundamental en la regulación, acceso, uso o abandono de determinadas condiciones de producción. Este autor observa que el entramado institucional creado por el Estado es de tal magnitud que lo lleva a sostener que “no hay exageración en plantear que todas las funciones domésticas del Estado, con la excepción (quizás) de la preservación de la ley y el orden y la definición de la política monetaria y fiscal, están relacionadas de maneras complejas *con una o más de las tres condiciones de producción*”<sup>11</sup>. Sin embargo, en donde la impronta del Estado se deja sentir con mayor peso, es en la segunda condición que incluye la construcción y puesta en servicio de los medios de comunicación y transporte. Además, la importancia de esta segunda condición es que, al incluir la infraestructura, permite y es requisito “para vincular la tierra, los recursos (naturales y sociales) y la fuerza de trabajo con el capital”<sup>12</sup>.

La ruta de tránsito interoceánica que ocupa la geografía panameña, corresponde a la conceptualización ofrecida por O’Connor en la medida en que por sí misma *no permite* el tránsito de un mar a otro. Muy por el contrario, resulta un obstáculo natural entre los dos océanos que, eventualmente, se comunican a través suyo. La necesidad de comunicar estos dos océanos fue un proyecto en el que diversos Estados nacionales se vieron implicado. Es decir, en crear las condiciones para facilitar el intercambio comercial a escala planetaria. Vistas las cosas desde la perspectiva del comercio marítimo internacional, el Istmo es un obstáculo a

vencer, una porción de naturaleza que es necesario reorganizar para ponerla al servicio del comercio mundial<sup>13</sup>. En este sentido, Guillermo Castro afirma que el espacio geográfico panameño fue reorganizado bajo la noción noratlántica de desarrollo para quienes este concepto “suele designar la puesta en uso de un recurso específico para un fin determinado”<sup>14</sup>. Jaén Suárez mira en otra dirección complementaria a la de Castro al sostener que Panamá (como ruta de tránsito) está definida desde la situación. Y situación, en el caso de Panamá la define como “esa disposición del lugar en relación con otros lugares, en este caso con un espacio geopolítico y geoeconómico más amplio, vastísimo si incluimos el Pacífico y el Atlántico y sus riberas europeas para este y sudamericanas para aquel...”<sup>15</sup>.

A partir de la visión general de O’Connor, se puede sostener que la condición ístmica y la situación geográfica, son condiciones de producción que están generadas por la naturaleza y que cobran sentido en la medida en que nace y se desarrolla el comercio marítimo internacional. Sin embargo, por sí mismas no facilitan ni posibilitan en mucho dicha actividad. Ponerlas al servicio del comercio mundial, es lo que O’Connor denomina la ‘producción de condiciones’ que, a su vez, es la noción teórica aceptada en esta investigación. Como ya se ha expuesto, el Istmo ha sido apropiado a través de diversas tecnologías. La construcción de un canal interoceánico fue uno de los proyectos más ambicionados durante la colonia. En este período se construyó el camino de Cruces. En el siglo XIX, en su segunda mitad, se construyó un ferrocarril que incrementó la capacidad de transporte a través de la ruta panameña. A inicios del siglo XX, se construyó el anhelado y ambicionado canal. Reiterar la mención de estos hechos viene a cuento en la medida que se quiere demostrar que, por una parte, fueron creadas a partir de la existencia de Estados nacionales que se dispusieron a construirlas. Lo segundo es que, se hace obvio y por ello no se ha teorizado suficiente en torno a este hecho: que fueron *construidas*.

Una consideración de gran importancia relacionada con el concepto de ‘producción de condiciones’ es sobre la decisión de cuales condiciones son las que se deben producir. En el caso que ocupa a esta investigación, la pregunta concreta sería ¿cuál es o sería el instrumento tecnológico más eficiente con el que se puede desarrollar la posición geográfica panameña?. La respuesta, desde el punto de vista histórico, fue una vía acuática, un canal hidráulico. Ya

desde el siglo XVI, como se ha planteado, ya se había suscitado tal debate. Pero la justificación fundamental es que fue la relación espacio tiempo la que revolucionó el concepto de transporte en la economía capitalista. Señala Gabriel Wackermann, en este sentido, que

“la noción de tiempo ha cobrado mucha más importancia que la de distancia. Por esto, las iniciativas de productividad y de innovación tecnológica apuntan esencialmente a la reducción de los costes de transporte. (...) Bajo la perspectiva del control de las grandes corrientes de flujos mundiales, durante los últimos años, han surgido una serie de iniciativas tecnológicas. La internacionalización que acompañó a la revolución industrial, se apoyó en los ferrocarriles transcontinentales, en la navegación a vapor, en la perforación de los istmos y en la construcción de canales interoceánicos, como el de Suez y Panamá”<sup>16</sup>.

En efecto, este planteamiento se complementa con el de Jované y permite tener una explicación en cuanto a la racionalidad económica que justifica la construcción de un canal interoceánico o de un ferrocarril a través de la ruta panameña. Es un problema que implica una reducción de costos en la medida en que permite una reducción en el tiempo de circulación de la mercancía. No es sólo una solución al problema de aumentar los volúmenes de carga transportados. Porque, en efecto, el volumen de carga que permite transportar un canal hidráulico, supera en muchos órdenes de magnitud a la limitada capacidad de carga de un ferrocarril. Sin embargo, esto no representa toda la explicación. A una mayor capacidad de carga, es necesario sumarle la posibilidad de que dicho transporte se haga en el menor tiempo posible. Es decir: en la medida en que se especializan los vínculos económicos y en la medida en que se especializa y se diversifica el comercio mundial, en esa misma medida el mar se ha convertido en la principal vía de transporte para realizar el intercambio comercial a escala planetaria<sup>17</sup>. A su vez, esto implica que se “estimule la búsqueda de una mejor relación *distancia/tiempo* en relación a los costos de transporte”<sup>18</sup>.

Estas ventajas del transporte marítimo sobre cualesquiera otra forma, se expresan en el lugar preponderante que ocupa esta modalidad en el comercio mundial. Señala Wackermann que “los intercambios comerciales internacionales tienen un ritmo fijado principalmente por el transporte marítimo. Este se sitúa generalmente antes y/o después de la cadena de transporte y se inserta entre las secuencias de transporte terrestre. Alrededor de las tres cuartas partes del volumen del transporte internacional se efectúa por vía marítima, lo cual corresponde a algo más de dos terceras partes de las transacciones mundiales de mercancías”<sup>19</sup>. Es decir, la

‘producción de condiciones’ en el caso de la ruta transístmica responde a las necesidades y a las tendencias del comercio mundial.

Hay que destacar, de nuevo, la importancia del hecho de que en Panamá se hayan conjugado dos elementos de fundamental importancia como lo son la situación y la condición, a la que hace referencia Jaén Suárez. Pero, además, esos dos elementos no tendrían sentido si no fueran susceptibles de desarrollo tecnológico y social. Es decir, aunque conserve su condición ístmica, altas cordilleras, por ejemplo, no habrían permitido la construcción de una vía acuática como la actual. Además de ello, hay que tomar en cuenta que es necesaria la presencia de un Estado capaz de producir las tecnologías necesarias para construir y operar un ingenio de esta naturaleza ya que es imprescindible conjugar las fuerzas naturales, las tecnológicas y las sociales para llevarlo a buen término. Por igual, se hace necesario reiterar la relativización del problema de la distancia, en la dimensión en que la expone Wakermann. Porque, en efecto, en el contexto de la economía mundo, las distancias son las mismas en una época que en otra. En cuanto a esto, se puede observar que no hay cambios significativos en los últimos 500 años. Se han agregado nuevas rutas de comercio a partir de la época de los descubrimientos. Nuevos mercados se han integrado a los circuitos de comercio marítimo que abandonaron los tradicionales del Mediterráneo, por ejemplo. Wakermann pone en evidencia el papel de la ‘accesibilidad’ que se da a partir, sobre todo, de la revolución industrial. En este sentido afirma que el problema de la accesibilidad

“está estrechamente relacionado con el grado de ‘maleabilidad del espacio’. Aunque conservando su estructura física esencial, las dimensiones de este espacio se han relativizado con las nuevas técnicas de desplazamiento, primero en la era industrial y, más tarde, a partir de las llamadas tecnologías posindustriales. Desde la fuerza motriz del vapor hasta la del petróleo y la energía nuclear. O desde la transmisión de mensajes mediante recaderos y semáforos hasta los innumerables métodos inmateriales generados por la telemática, el mundo se ha visto revolucionado en sus bases, en sus relaciones de proximidad y de distancia”<sup>20</sup>.

Este último planteamiento lleva directo a una pregunta que inquieta a esta investigación. Ante el escenario que plantea Wakermann, ¿tiene sentido y mantendrá vigencia la ruta de tránsito panameña y, con ello, la posibilidad de construir y mantener una utopía de tránsito?. Es necesario adelantar esta interrogante en la medida en que hace parte de las

discusiones que se han dado sobre la ruta de tránsito y su modernización a partir de diversas opciones. Lo cierto es que Wakermann pone en centro de debate el problema de la transformación tecnológica constante que se ha dado en el proceso de transporte en la formación social capitalista. Y, junto a esto, no se debe olvidar que la situación y condición geográfica ístmica de Panamá es susceptible de ser apropiada sólo y únicamente con intermediación tecnológica. Por lo tanto, son dos escenarios de alta incertidumbre los que gravitan sobre el futuro de la ruta panameña. El primero, es la transformación del capitalismo a nivel global que provoque una ruptura en términos de las principales rutas de comercio marítimo internacional. Así por ejemplo, durante la primera mitad del siglo XX, la principal ruta fue entre las costas este y oeste de los Estados Unidos y, en el último cuarto de ese mismo siglo la fue entre la costa este de los Estados Unidos y el sudeste asiático<sup>21</sup>. El segundo escenario, es la constante transformación tecnológica que se registra en la economía mundial. Cambios tecnológicos en la esfera de la producción y del transporte implican, a su vez, impactos diversos sobre las rutas que siguen las mercaderías.

## **2.5. Sobre el problema tecnológico**

En este sentido y como indicador que ilustra el primer escenario, Marco Gandásegui señala que

“otro elemento muy importante que entra a formar parte de la ecuación norteamericana que afecta al Canal de Panamá, es el puente terrestre que se ha desarrollado en el continente norteamericano. El puente compite directamente con el Canal de Panamá. Según estudios de la Comisión del Canal, en 1976 el 85 por ciento del comercio con el Lejano Oriente y la costa este del golfo de México de EEUU pasaba por el Canal de Panamá. Otro 15 por ciento lo hacía por la vía terrestre cruzando el continente norteamericano. En 1992 la relación se había invertido. El 80 por ciento del comercio del lejano oriente asiático y el este de los EEUU, se hacía cruzando la masa continental norteamericana. Sólo el 20 por ciento del comercio pasaba por Panamá”<sup>22</sup>.

Este planteamiento pone en evidencia las dos variables o escenarios que se han mencionado con anterioridad. Uno de estos escenarios posibles es que se verifiquen cambios profundos entre las naciones que comercian y las tecnologías de transporte que se utilicen en dicho intercambio. Aunque el flujo comercial que utiliza el mar como vía es el hegemónico, es necesario tomar en cuenta y poner en el centro del debate el problema de la relativización de la



distancia y el de la tecnología, puesto que no son las únicas variables que se toman en cuenta cuando se decide sobre la utilización de una tecnología de transporte o una ruta determinada. Entonces, es necesario insistir y desarrollar este punto para poder, a su vez, entender el planteamiento utópico de los partidos políticos con respecto a la ruta de tránsito por Panamá.

Además, se puede constatar que el problema de la apropiación tecnológica de la ruta panameña ha tenido un importante impacto en su formación política dentro del período de estudio, en especial entre los años 1995-1999. Porque, en efecto, para fines del siglo XX el problema se complejiza: ya no se trata sólo de controlar la ruta, sino la materia prima que hace posible su apropiación más eficiente. Este recurso es el agua de las distintas cuencas hidrográficas de, aproximadamente, seis ríos. Es decir, existe una relación entre las formas de apropiación de la posición geográfica y las formas de organizar el poder. En este sentido, Guillermo Castro se basa en los estudios de Donald Worster y de Karl Wittfogel para sostener que Panamá podría ser considerada como una sociedad hidráulica ya que

“en torno a esta solución tecnológica [el Canal], a su vez, fue creada una sociedad de tipo que, según Donal Worster, ‘depende por entero de una relación intensamente administrativa y alienante de la naturaleza’, para la cual el caudal del Chagres y sus tributarios vino a significar únicamente ‘agua, simplificada y abstracta’, sometida con firmeza a una serie limitada de objetivos económicos. En este sentido, también, el Canal de Panamá constituye un ejemplo de la manera en la cual las obras de control de la naturaleza llevadas a cabo por sociedades dependientes del aprovechamiento intensivo de recursos hidráulicos, dan lugar a estructuras de dominio socio-cultural y económico de rigidez burocrática y carácter intensamente alienante, cuya influencia suele extenderse mucho más allá del ámbito inmediato de operación de dichas obras”<sup>23</sup>.

Lo anterior puede indicar, además, que no sólo el control de un punto estratégico como lo es el Istmo, deviene en el poder de un Estado o de una clase social. Igual podría ocurrir con el control de una determinada tecnología de transporte. O, también, de la tecnología de transporte de una mercadería específica. El caso que mejor ilustra esto en la ruta panameña es el transporte del petróleo. Este se realiza, como ya se dijo, en el occidente del país, cerca de la frontera con Costa Rica. Es cierto que aprovecha la condición ístmica de Panamá y su situación con relación a los puertos y refinerías del oriente de los Estados Unidos. Pero, tanto la mercancía transportada como las tecnologías necesarias para que este se verifique, no pertenecen ni están bajo el control del Estado panameño. Otro tanto ocurrió con el ferrocarril

transístmico y con el Canal de Panamá. El sólo dominio de un espacio territorio estratégico, con las características del de Panamá, no garantiza que se pueda ejercer el control sobre la totalidad del proceso de transporte de mercaderías. Al menos, no el caso panameño.

El problema tecnológico deviene en una de las variables fundamentales para entender el complejo entramado político de Panamá. De nuevo, Gandásegui advierte que si no se tiene en cuenta esta variable, la ruta panameña podría dejar de ser estratégica en un futuro no muy lejano, como ya fue sugerido en páginas anteriores (Ver cita 22).

## **2.6. Ruta de tránsito y clases sociales**

Como ya se ha planteado en las consideraciones anteriores, el mar es la principal vía de comunicación para el intercambio comercial a escala planetaria. Para algunos estudiosos, dentro de la intrincada red de relaciones que coexiste y le son necesarias al comercio para su realización, ciertas circunstancias históricas y geográficas son de importancia fundamental. Entre ellas está la posibilidad de controlar las rutas marítimas por las cuales se realiza dicho comercio. Otras podrían ser el tener y controlar una ventaja geográfica o el control de un punto estratégico de paso obligado o cuasi obligatorio. Un claro ejemplo es el que plantea Edward Meade al sostener que “fue la posición geográfica y la ubicación de sus adversarios lo que le dio a la flota [británica] tan poderosa influencia en los asuntos mundiales”<sup>24</sup>.

Si se sigue este hilo conductor, se podrá constatar que diversas formaciones sociales se han construido a partir del dominio y control de una ventaja sobre un hecho natural que facilite el intercambio comercial. Es el caso del dominio árabe sobre el Bósforo o la situación de Cádiz con relación a Europa y a las colonias de América. En el primero de los casos, la supresión de la “ruta de oriente”, significó una reconversión en las formas de organizar el intercambio comercial entre Europa y el lejano oriente. Constantinopla y Alejandría eran las dos puertas de entrada de la ruta a Venecia. En 1453 los turcos conquistaron Constantinopla dando fin a la milenaria era bizantina en el Bósforo. Con ello se cerró una puerta a Oriente y, más adelante, a todo el próximo Oriente y Egipto. La consecuencia casi inmediata, fue la búsqueda de una nueva ruta a Oriente que devino en el descubrimiento europeo de América en 1492.

En el mismo sentido, Ana Crespo Solana sostiene que “históricamente las provincias del sur y del norte de los Países Bajos tuvieron una especial necesidad de Andalucía Occidental. Esta región del sur europeo significaba la unión con el mar Mediterráneo y con otras áreas de mercado extraeuropeas, entre las cuales América tuvo siempre especial protagonismo, aunque no mucho menos que la lejana Asia, ya que en el siglo XVII las flotas holandesas de las Indias Orientales se detenían en Cádiz antes de continuar hacia el cabo de Buena Esperanza”<sup>25</sup>. Más adelante Crespo Solana explica que “la importancia de Cádiz se justificaba por la información, por su apabullante población dedicada al comercio y a los servicios generados del mismo y de la navegación, *así como por su posición geográfica*, tan cerca de América, Africa, Asia y del Mediterráneo, en el sentido tan real como figurativo de la palabra”<sup>26</sup>.

En todo los casos hasta aquí expuestos, es necesario destacar el elemento común: el dominio de una determinada ventaja geográfico/natural, le otorga poder a aquella formación social que se apropie del hecho natural. Lo otro, es que el hecho natural no es un bien en sí mismo, sino que cobra sentido en la medida en que el desarrollo de una determinada formación social así lo permita. Es decir, ninguno de los casos vistos tendría sentido si no existiera el intercambio comercial entre diversas regiones. Crespo Solana agrega que lo ocurrido entre Cádiz y Amsterdam sólo se explica por el *grado de desarrollo* alcanzado por el capitalismo, sobre todo en la capital de los Países Bajos. Fenómeno logrado “cuando existe una gran cantidad de dinero en circulación y, al mismo tiempo, ese fenómeno incide poderosamente en la conformación de una sociedad en la que la elite de mercaderes ocupan puestos de poder más influyentes en la política exterior de una nación (...)”<sup>27</sup>.

Crespo Solana pone de relieve dos elementos fundamentales necesarios para entender el caso panameño. En efecto, Amsterdam, Cádiz, Constantinopla y, más hacia épocas presentes, el Canal de Suez, representan la articulación entre el desarrollo capitalista, el surgimiento, desarrollo y consolidación de la burguesía. Pero, sobre todo, pone en evidencia el poder que emana o deriva del hecho de dominar una determinada ruta o un punto estratégico dentro del proceso de la realización de la mercancía en su momento de intercambio. Y la ruta

por Panamá no escapa a esta consideración. Desde inicios del siglo XVI se puso a Panamá al servicio de la expansión y consolidación del comercio marítimo internacional<sup>28</sup>. No fue sino hasta 1776 que fue cancelada esta ruta pero algo importante construyó en eso 350 años: un patriciado local cuyo poder se explica a partir de la existencia de la ruta.

## **2.7. El patriciado panameño o el acto fundacional de la utopía de tránsito**

Para entender las consideraciones que se verterán a continuación, es necesario dejar sentada una importante diferencia que separa al caso panameño del resto de los mencionados con anterioridad. El hecho fundamental es que Panamá en ningún momento controló la ruta de tránsito. La ruta panameña nace como parte de los territorios coloniales de España a partir del siglo XVI. Además, España controlaba la territorialidad panameña en todos sus puntos. En 1821 Panamá se independizó de España pero no llegó a constituir un Estado nacional. El Acta de Independencia rezaba: “Panamá, espontáneamente y conforme al voto general de los pueblos de su comprensión, se declara libre e independiente del gobierno español. (...) El territorio de las provincias del Istmo pertenece al Estado republicano de Colombia”<sup>29</sup>.

Por igual, el control colombiano sobre la territorialidad panameña se ejerció sin interrupciones fundamentales hasta noviembre de 1903. En este período se revitalizó la ruta panameña a partir del descubrimiento del oro de California, en 1848. Hay que recordar que la ruta panameña había perinclitado a mediados del siglo XVIII. En 1903, con la independencia de Panamá de Colombia, se dio una importante ruptura con el pasado colonial y con el siglo XIX colombiano. En 1903, se inaugura el período fundamental que explica la historia social, económica y política de Panamá hasta inicios del siglo XXI. Esta ruptura se dio en función de la apertura del Canal de Panamá por parte de los Estados Unidos. Este evento tiene importantes repercusiones en todos los ámbitos de la vida nacional. Tanto que se puede afirmar que las relaciones triangulares entre Panamá, los Estados Unidos y el Canal de Panamá, son las que explican la nación panameña. Sin embargo, a diferencia de las formas de dominio y control ejercidas por Colombia y España, la de los Estados Unidos sólo se da sobre una determinada franja territorial que alienaron del resto de la naciente República. Y se puede considerar que este hecho concreto es el que explica la formación política panameña.

En efecto, esta rápida digresión contiene puntos fundamentales a los que es necesario volver en páginas posteriores. Sin embargo sirve para poner de relieve la especificidad del caso panameño, como ya se afirmó. En los casos citados (Cádiz o Constantinopla), se puede observar que son Estados constituidos los que ejercen el dominio sobre el punto o paso estratégico. En el caso panameño, lo particular es que dicho dominio y control es ejercido por Estados foráneos *a despecho de las clases sociales hegemónicas locales*. Pizzurno señala que la ruta alternativa, la de cabo de Hornos fue la que asestó el golpe mortal a la ruta panameña en el siglo XVIII, como ya ha sido expuesto. Sin embargo, los más de 250 años de historia transitista habían logrado construir una clase social local hegemónica cuya riqueza y cuyo poder dependía de la existencia de la actividad transitista. En el caso inglés, en el de Constantinopla o el de Suez, el control es un ejercicio que opera en beneficio del capital en su conjunto y no sólo en beneficio de una clase social determinada. En el caso panameño, por el contrario, los la ruta crea y genera una clase social a la que la historiografía panameña ha denominado como “patriciado urbano” u “oligarquía comerciante”. Señala Pizzurno que bajo la premisa de la destrucción de la ruta panameña, “los criollos aglutinados en torno al Cabildo, comenzaron a tomar verdadera conciencia de clase, a definirse como grupo homogéneo y a adoptar nuevos valores de conducta...”<sup>30</sup>. La misma autora pone de relieve además que el patriciado panameño “tal y como llegó a comienzos del siglo XX, comenzó a definirse en la segunda mitad del siglo XVIII *en medio de la peor crisis que azotó al Istmo durante la etapa colonial y al calor de las ideas ilustradas que, aunque en forma tardía, también llegaron a Panamá*<sup>31</sup>”.

Por su parte, Figueroa Navarro le sigue el rastro a este patriciado y sostiene que hubo un tránsito de lo urbano a lo rural. Los patricios de la ciudad de Panamá, ante la ruina transístmica, se refugiaron en la campiña panameña. Estos dos señalamientos se utilizan como indicadores de que la existencia de las clases sociales hegemónicas locales es una variable dependiente de la existencia de la actividad transístmica. Es decir, la actividad transístmica crea, de manera tangencial durante la colonia, un patriciado panameño que gana en poder y capacidad de organización en la última mitad del siglo XVIII. Un indicador de segunda magnitud que sirve para demostrar la existencia de dicho poder, es que este patriciado no se adhirió al movimiento independentista bolivariano. Por el contrario, permanecieron leales a la

corona española hasta 1821. Es decir, en el caso panameño, la toma de conciencia de clase, lo que Marx denominó como el tránsito de una clase en sí hacia una clase para sí, se da en función de ser el patriciado panameño el portador de un proyecto de sociedad que giraba en torno a la actividad de tránsito interoceánico. A inicios del siglo XIX, señala Pizzurno, los puertos panameños, bajo el control de la corona, fueron abiertos al comercio internacional, sobre todo con Inglaterra. Sin embargo, “la clausura del puerto del Chagres, en 1816, después de comprobarse el intenso contrabando (...), hizo trastabillar la fidelidad de los criollos panameños a la corona española y, sin duda, *fue la puerta de entrada al lento camino que culminaría el 28 de noviembre de 1821*”<sup>32</sup>.

En efecto, en esta fecha se da la independencia de Panamá de España y la adhesión inmediata a Colombia. Este proceso, como lo ilustra Figueroa Navarro, fue liderado y ejecutado por la elite local, por la oligarquía comerciante y terrateniente local. Mas, sin embargo, ya era un patriciado con una conciencia de sí como clases pero, a la vez, consciente de que la falta de poder frente a las potencias coloniales le impediría ejecutar su proyecto: la utopía de tránsito. Es por ello y sólo por ello, que se explica esta inmediata adhesión a la Gran Colombia. La existencia de una utopía en fechas tan tempranas se comprueba al descubrirse que “un mes después, en diciembre de 1821, los comerciantes panameños le presentaron a la nueva metrópoli un ‘Reglamento para el Comercio del Istmo’ que recogía el proyecto de nación al que aspiraban. Según el mismo *la ruta de tránsito debía transformarse en un país anseático bajo la protección de las grandes potencias, con el fin de convertirse en un emporio del comercio del mundo, gracias a la construcción de una vía interoceánica*”<sup>33</sup>.

Es necesario destacar dos elementos de los varios que ha planteado Pizzurno. El primero es la emergencia y conformación de una clase social hegemónica local, capaz de pensar y proponer un proyecto. Es posible que sea muy pretensioso sostener que ‘de nación’, como lo hace esta autora. Pero sí es capaz de ser la portadora de un proyecto de organización social que les permitiría su existencia y reproducción como clase social. La utopía transitista está más relacionada con este último elemento que con cualesquiera otro que se pueda argumentar. Lo segundo que es necesario destacar, es que las posibles formas de organizar la sociedad propuestas por el patriciado a inicios y todo a lo largo del decimonono, son variables

dependientes de la existencia de la ruta de tránsito. Es necesario recordar que, desde 1816 hasta 1850, la actividad transístmica como tal, a excepción del contrabando, estuvo clausurada. En estas fechas la posición y situación ístmicas de Panamá eran sólo una potencialidad. El proyecto utópico se basaba en esta una potencialidad más que en la existencia real de tránsito interoceánico.

Es por ello que para los efectos de esta investigación, es necesario insistir en la importancia fundamental que tiene el siglo XIX para explicar el período que media entre 1980 y 1999. Porque, en efecto, en la larga duración se puede constatar que es a mediados del siglo XIX donde se sientan las premisas objetivas e ideológicas de la utopía transitista. Figueroa Navarro se pregunta, en este sentido ¿cuáles son los esquemas de pensamiento? Y, más fundamental ¿cómo los ideólogos de la oligarquía urbana habrán de transformar la sociedad?<sup>34</sup>. Entre las muchas posibles respuestas, se puede constatar que la oligarquía urbana, el patriciado panameño, se organizó en términos políticos en torno a la ideología liberal. Bentham arraiga en el ideario del patriciado lo que resulta coherente con la base económica del Istmo vocado al tránsito de mercaderías desde la colonia. En este sentido Ricaurte Soler señala que

“como quiera que correspondió al liberalismo panameño decimonónico ensayar la práctica política y sustentar la formulación ideológica del derecho a la autodeterminación nacional. Su base social, análoga pero no idéntica a la de las corrientes liberales latinoamericanas de la época, incluían en particular a las capas medias, la pequeña burguesía (...) y la burguesía comercial”<sup>35</sup>.

Lo planteado por Soler incluye una variable importante en el ejercicio del poder político del patriciado liberal. Esta se refiere a la autonomía política a la que aspiró la oligarquía panameña desde el mismo 1821. Esta vocación de autonomía se manifestó en el acta de independencia en su tercer párrafo, que rezaba “El Istmo por medio de sus representantes formará los reglamentos económicos convenientes para su gobierno interior”. Agrega Soler que “muy pronto a este autonomismo económico se añadirá, explícitamente, el autonomismo político”<sup>36</sup>. Se puede afirmar, entonces, que la emergencia de una determinada clase social, la transitista, se construyó en un largo proceso que echa sus raíces en la colonia y hace eclosión a inicios del siglo XIX. Otra afirmación posible es que el patriciado local fundó

la utopía transistista (con sus respectivas ideologías) que se expresó a lo largo de los dos siglos siguientes.

Además, como se ha podido constatar, la utopía de tránsito significa el control de la ruta por las clases hegemónicas locales o, al menos, que si no existe dicho control, que la actividad transistista le permita la existencia y reproducción como clase social. Por ello, el libre tránsito, el libre comercio y la libertad de empresa se expresan desde muy temprano en la ideología panameña: esta es la ideología de la clase dominante. Por tanto, si Marx tenía razón al postular que las ideologías dominantes en el mundo, son las ideologías de las clases dominantes, se explica la construcción de un país vocado a la actividad transistista que en su himno nacional canta “ves rugir a tus pies ambos mares que dan rumbo a tu noble misión”. Una vocación construida como una ideología que fue transformada en un determinismo histórico o geográfico. La ideología transistista y la utopía a la que se hace referencia en esta investigación, es una construcción de una determinada clase social, como se ha puesto en evidencia a estas alturas.

Es decir, se puede sostener que la vocación transistista no es sólo un evento que depende de un hecho geográfico/natural. De suyo se desprende que es la vocación de una determinada clase social cuya ideología se construye y se impone al resto de la sociedad. Figueroa Navarro se atreve a sostener, luego de un exhaustivo examen del comportamiento ideológico de la oligarquía urbana panameña del siglo XIX que

“los intereses económicos de la [oligarquía] serán contradictorios, desde un principio, con Santa Fe. A lo largo de la primera mitad del decimonono, suplica, al gobierno central, conceda franquicias comerciales, las cuales serán rechazadas hasta 1848. La construcción de un camino terrestre, de un ferrocarril transistmico o de un canal interoceánico, constituye uno de los temas más obsesivos de la prensa panameña coetánea. La creencia, arraigadísima, en un destino comercial es ratificada a través de las sucesivas actas de independencia”<sup>37</sup>.

Como se ha podido constatar, entonces, la actividad de tránsito por Panamá crea y/o genera a un patriciado local con características de clase muy particulares y sui generi con respecto al resto de América Latina. En el caso panameño, en efecto, la existencia misma de la clase depende de la existencia, no sólo de la ruta de tránsito, sino de que la misma sea



explotada en toda su potencialidad. La ideología panameña, con relación al hecho transitista, se decanta desde el siglo XIX a través de un sentimiento nacional. Se puede sostener que desde aquel entonces, se descubre que para el ejercicio del dominio y control sobre la ruta, es necesario la constitución de un Estado. El liberalismo y autonomismo del decimonono expresan este descubrir y, también, pueden ser considerados como la génesis de la nación panameña. En este sentido, Figueroa Navarro señala que “desde el principio, es decir, a partir de 1821, la oligarquía citadina redacta la declaración [de separación o independencia de Colombia] dotada del más explícito contenido económico y clama por un gobierno autónomo en el seno de la Gran Colombia”<sup>38</sup>.

Si se siguiera esta línea de razonamiento, se podría afirmar que durante el siglo XIX la utopía (el hecho ideal) es construida por el patriciado panameño como su ideología particular. El medio político para el logro del hecho ideal fue la construcción del un Estado nacional independiente. Las propuestas, durante el diecinueve, fueron amorfas y diversas en su ejecución. Sin embargo, desde fechas tan tempranas como 1831, ya se expresaban de manera indubitable. Pero lo que subyace es la necesidad de una clase de perpetuarse una vez y haya asumido el control ideológico y político sobre la formación social y económica de Panamá. No hay que olvidar que, apenas, dicha clase se inauguraba como una estructura para sí.

Por otra parte y desde muy temprano, la oligarquía distinguió dos peligros fundamentales. No solo sobre una incipiente nación (Panamá) sino y, peor que eso, sobre los que gravitaban en torno a las posibilidades de ejercicio del control de dicha clase sobre la ruta. El primero y más inmediato, fue el centralismo bogotano y contra éste se rebelaron los primeros liberales panameños<sup>39</sup>. Un indicador de esta afirmación es el número de intentos independentistas que se dan entre 1821 y 1850. En total se pueden contar tres de ellas. Y las tres tenían como argumento fundamental el rechazo al centralismo de Bogotá, cosa que impedía que Panamá fuera o se convirtiera en una pujante ruta de tránsito al servicio del comercio mundial. Un segundo peligro de mucho mayor alcance y profundidad, fue el que se percibió en la naciente pujanza de los Estados Unidos. Para 1851, Justo Arosemena, el ideólogo panameño del siglo XIX, denunciaba en un periódico bogotano: “los Yankees han perpetrado toda clase de atentados, mostrando en todos sus actos de provocación el más

insolente desprecio por las instituciones, las costumbres y la raza nacional del Istmo”<sup>40</sup>. Como se puede constatar, a través de esta cita, con bastante anticipación se adelantaba Arosemena a la historia conflictiva entre la nación que surgió en 1903 y los Estados Unidos.

Pero a despecho de estos ímpetus nacionalistas de la oligarquía local, lo que se percibe es un fundado temor de ser echada de lado o por Bogotá o por la Unión en cuanto al dominio, control y beneficios que se pudieran obtener de la construcción y operación de una vía acuática. La construcción paulatina y traumática de la nación panameña durante el siglo XIX, más responde a la necesidad de control sobre la ruta o, de alguna manera, a la participación de la oligarquía de una forma más dinámica y no tangencial en la actividad transitista que, en definitiva, fue lo ocurrido todo a lo largo del siglo XIX y a partir de 1903. Pero en cuanto a la construcción de una utopía y un proyecto nacional dependiente de esta, lo fundamental se había logrado. Esto es, la estructuración de una clase para sí cuya hegemonía y poder derivaban, de manera directa, de la existencia de la ruta de tránsito.

La conspiración independentista de 1903, es la más clara expresión del poder de dicha clase. Los movimientos independentistas y autonomistas del siglo XIX demuestran la existencia de una clases social con cierto poder dentro de Panamá y con respecto a Bogotá. La capacidad de movilización de fuerzas era limitada en Panamá. El proyecto, según se desprende de las proclamas independentistas, estaba muy bien fundamentado y no carecía de una argumentación sólida. Sin embargo, la capacidad tecnológica y política para ejecutarlo no estaba del lado del patriciado local. Es por ello que la idea de un Estado federal o aneático, neutral a la gran conflictividad colombiana, fue uno de los medios que ideó la oligarquía local para lograr la realización de la utopía. No es, entonces, un problema que se resuelve con la mera voluntad de elaborar y ejecutar un determinado proyecto. La correlación de fuerzas ponía en desventaja al patriciado local y lo hacía dependiente de la mayor capacidad de negociación de Colombia ante las grandes potencias capitalistas ya establecidas (Inglaterra y Francia) y las emergentes (Estados Unidos).

Como se ha perfilado con anterioridad, la herramienta política es usada con eficacia y esmero por la oligarquía panameña. Así, para 1848 se había fundado el partido Liberal en

Panamá. Además, la militancia liberal panameña se expresaba en diversas publicaciones en las que se recogía el pensar de la oligarquía local. En el diario Comercio Libre, patria y vocación transitista se confundían y traslapaban de manera tal que formaban una sola identidad<sup>41</sup>. La ideología liberal, además, tuvo su mayor y más relevante expresión en la participación panameña en la guerra de los Mil Días. En cuanto a esto, Soler señala que la impronta liberal en Panamá se puede percibir hasta muy entrado el siglo XX. Y, más que eso, fue la ideología política que signó la independencia panameña de Colombia en 1903. Dice este autor que “correspondió al liberalismo panameño decimonónico ensayar la práctica política y sustentar la formulación ideológica del derecho a la autodeterminación nacional”<sup>42</sup>.

## **2.8. Clases sociales y utopía**

La correlación de variables con la que se pretende construir este apartado se da de la existencia de clases sociales hacia la construcción de utopías. Así, Tomás Moro parte de la sociedad inglesa del Renacimiento para hundir su crítica sobre ella y elaborar su proyecto de nueva sociedad. Sin embargo, la capacidad de construir una utopía depende mucho más de la existencia de una determinada clase social que tenga capacidad de pensarse a sí misma y de proyectarse hacia el futuro. Se pueden distinguir dos formas de utopía. Por una parte, la utopía crítica que tiende a construir su propuesta sobre la base del rechazo y negación de las condiciones actuales de la sociedad. Un segundo tipo de utopía podría ser considerada como conservadora porque se construye sobre la base de potenciar y llevar a su máxima expresión algún tipo de ventaja o potencialidad de la sociedad actual, convirtiéndola, a su vez, en un determinismo histórico y social.

Una característica fundamental del pensamiento utópico, en su segunda acepción, es su inmovilismo. En efecto, Laura Baca Olamendi señala que en la sociedad utópica “la comunidad política es estática, permanece suspendida en el tiempo mientras que la sociedad perfecta es presentada como una feliz reproducción de sí misma”<sup>43</sup>. Sin embargo, opina que el pensamiento utópico cumple una importante función puesto que, sea conservadora o liberadora, critica el orden establecido y, más que eso, constituye una poderosa herramienta para la construcción propositiva. Además, “ofrece nuevos ideales, explicando el modo de alcanzarlos en una sociedad diferente”<sup>44</sup>. Según esta misma autora, la teoría utópica plantea

que la perfecta sociedad corresponde “a la perfecta sociedad libre. La teoría utópica requiere de la libertad para garantizar la igualdad, mientras que la teoría del liberalismo necesita de la iniciativa individual representada por la libertad. No se debe olvidar, no obstante, que el pensamiento utópico es en muchos sentidos también un pensamiento monolítico y dogmático”<sup>45</sup>.

Baca pone de manifiesto que el pensamiento utópico no se construye desde sí mismo o desde la capacidad creativa de los individuos. La utopía *es una expresión de la ideología y de la visión de mundo* que tiene una determinada sociedad o clase social. Baca sostiene, por ejemplo, que las utopías construidas en el siglo XX tienen un importante componente tecnológico ausente en construcciones anteriores, puesto que esta era una variable que no existía en épocas anteriores. En su dimensión política, el siglo XX ha visto nacer pensamientos utópicos que representan “el ideal de generar una organización comunitaria que ofrezca soluciones definitivas a los problemas económicos y sociales de una determinada comunidad”<sup>46</sup>.

Y más allá del contenido específico de una determinada utopía, el que ésta se haga desde una determinada clase social lo puso en evidencia F. Engels en su crítica al socialismo utópico francés de inicios del siglo XIX. El socialismo, afirma Engels, “como toda nueva teoría (...), aunque tuviese sus raíces en los hechos materiales económicos, hubo de empalmar, al nacer, con las ideas existentes”. Recuerda, además, que el pensamiento utópico ilustrado tenía la razón como su máxima conquista. El libre pensamiento contra la religión, la superstición y que “todo lo pasado no merecía más que conmiseración y desprecio”. Pero para Engels “hoy sabemos ya que ese reino de la razón no era más que el reino idealizado de la burguesía, que la justicia eterna vino a tomar cuerpo en la justicia burguesa, que la igualdad se redujo a la igualdad burguesa ante la ley (...). Los grandes pensadores del siglo XVIII, como todos sus predecesores, no podían romper las fronteras que su propia época les trazaba”<sup>47</sup>.

Así, como se ha sostenido en los párrafos anteriores, una posible utopía no trasciende los límites de la realidad y de la clase que la construya. La utopía expresa la visión de mundo de quien la construye y se encarna como realidad posible en la medida en que, quien la

construya, tenga el poder necesario para imponerla como visión de mundo al resto de la sociedad. Es decir, depende de la capacidad de agenciarse del poder político e ideológico necesario para su ejecución. Para el caso historiado por Engels, Saint-Simon representó el primer gran avance del pensamiento utópico burgués. Para Engels, el gran descubrimiento de Saint-Simon radicó en que puso en evidencia que la Revolución Francesa fue una lucha de clases, las antagónicas para esa época: nobleza, burguesía y los desposeídos. Los planteamientos de Engels ilustran que sería un error de tipo epistemológico desconocer la impronta que tienen las clases sociales en la posibilidad de construir utopías. Así mismo, no es posible desconocer la base material sobre la cual descansan las construcciones ideológicas de una determinada sociedad.

Se desprende, dadas las definiciones preliminares, que el pensamiento utópico surge y se construye en correlación con el contexto histórico en donde se origina. Así, las fuerzas productivas, las ideologías (hegemónicas o subordinadas), las luchas y/o contradicciones sociales existentes y las formas de organizar las fuerzas políticas, son los insumos a los que hay que echar mano para poder entender y explicar una determinada propuesta utópica. El pensamiento utópico al que hace referencia Engels, por ejemplo, tiene como telón de fondo la recién inaugurada lucha entre la burguesía y el proletariado. Además, aún expresaba la reciente lucha de la burguesía, como clase revolucionaria, contra la nobleza. Si se profundiza un tanto más, se puede constatar que cada clase social, al tomar conciencia de sí y para sí, tiene la potencialidad de construir su utopía que, en un determinado momento, puede operacionalizarse en un proyecto político como medio para alcanzar dicha utopía.

Sobre la base de las anteriores observaciones, se hace necesaria una mayor profundización del problema de la utopía como pensamiento conservador. Al hacer un recorrido por las distintas expresiones utópicas que se han creado, se podrá constatar que observan una singular semejanza, así y las separen siglos las unas de las otras. Jean Servier sostiene, en este aspecto, que “como los sueños, las utopías siguen líneas temáticas poco variables: -descripción de una ciudad considerada perfecta en la que se otorga el poder a quienes son juzgados aptos y que rompe con el orden social antiguo, -crítica del orden social antiguo. Esta característica puede ser implícita o, al contrario, adoptar la forma de sátira”<sup>48</sup>.

Afirma, por ejemplo, que Tomás Moro habría podido publicar su **Utopía** algunos siglos más tarde sin ofender al público o Erasmo habría podido hacer lo propio unos siglos antes de cuando, en efecto, publicó su obra.

El pensamiento conservador que se expresa en las utopía deviene, según Servier, de la condición social de la clase que la elabora, vía su autor. En el pensamiento utópico, “todo ocurre como si este sentimiento fuese más sufrido y, por lo tanto, expresado con mayor nitidez, en un determinado momento histórico, por una clase social alejada del poder, pese a su importancia económica o social, a causa de sistemas políticos arcaicos”<sup>49</sup>. Sin embargo, aún y estas afirmaciones, no se han profundizado sobre las razones que hacen del pensamiento utópico un pensamiento conservador. Para Servier, esta característica deviene de las formas en que se organizó el pensamiento filosófico en Occidente. De hecho, este autor sostiene que la utopía es una forma de pensamiento privativa de Occidente en donde se desarrolla la noción de progreso histórico.

Es esta la característica fundamental del pensamiento social y político de la Europa que nace bajo la ideología judeocristiana: “el despertar de la conciencia individual, del libre albedrío, es imposible en una civilización tradicional que condiciona al individuo desde su nacimiento y le enseña a confundir las leyes y las costumbres con una necesidad más poderosa que los mismos dioses”. Y, lo más importante, es que el pensamiento filosófico de la antigüedad o no Occidental, no intentaron más que reconstruir una sociedad en caos o destruida a partir de sus propias bases y protegiéndola del exterior. Ninguno buscó “allende los muros de su ciudad reconstruida, una armonía mayor que se extendiera al resto de la humanidad: ninguno pretendió promulgar las leyes justas de la ciudad perfecta para la *Oikumené*, englobando por igual a los habitantes de Grecia (por ejemplo) y a los bárbaros”<sup>50</sup>.

El afán universalista de Occidente es una construcción que deviene del pensamiento judeocristiano. La utopía de la salvación, la vuelta al Edén perdido por causa del pecado original, se convirtió en un dogma de fe que ha pretendido imponerse como utopía única al resto de la humanidad. Los supuestos éticos que la construye y la gobiernan, se estima, no sólo son válidos para el grupo de los iniciados. Muy por el contrario, son de observación

obligatoria y excluyente para todo el resto de la humanidad. Y lo que ocurre con el pensamiento utópico judeocristiano, no es más que una expresión de lo que ocurre en la base socioeconómica de donde surge este tipo de utopía. En efecto, Servier afirma que el capitalismo, desde su modalidad primitiva, el mercantilismo, tuvo pretensiones universalistas. El planeta fue conquistado y convertido en un solo y gigantesco mercado en el que deberían gobernar y ser aceptados los valores únicos del capital.

Es por ello que Servier insiste que el pensamiento utópico es propio de Occidente. Lo ilustra al señalar que la noción de progreso sirve como herramienta ideológica de descalificación de lo anterior. Y, por supuesto, Occidente como modelo y ejemplo de el final del camino, del fin de la historia con la construcción de una Europa capitalista. Es Weber quien canta desde la sociología a la gigantesca creación de Occidente como resultado del progreso. El capitalismo europeo, sus grandes avances en la tecnología, la ciencia y en las formas de organizar la producción, son el resultado de una determinada ética, según Weber, superior a cualesquiera otra. La racionalidad con arreglo a fines y la racionalidad burocrática, presentadas como los máximos logros de la humanidad. Poco importa que el fin del camino sea “la jaula de hierro”. Es preferible este mal menor a la barbarie, al pensamiento mágico religioso e irracional de las otras civilizaciones.

En este sentido, K. Wittfogel admira a las que él denomina “sociedades hidráulicas”. Puede decirse que este tipo de civilización

“fue una empresa humana de evidente éxito. Estimuló la organización en profundidad, dio origen a ciertas disciplinas científicas y contribuyó al refinamiento de la agricultura y la artesanía. Al propio tiempo, en términos humanos, resultó tan costosa como tenaz. (...) La visión aristotélica de hombres libres basada en el avance de las artes mecánicas, se está viendo realizada de manera cada vez más plena en las sociedades industriales multicéntricas de Occidente. Nunca se materializó en las sociedades hidráulicas. (...) El carácter estacionario de las grandes civilizaciones de oriente fue señalado de manera incisiva en los siglos XVII y XIX, cuando las sociedades comerciales e industriales de occidente, en proceso de expansión, comenzaron a resquebrajar lo que hasta entonces había parecido ser un edificio societal indestructible. El impacto occidental sobre las relaciones entre el hombre y la naturaleza en los países de despotismo oriental, fue tan variado como las formas en que ocurrió. Ningún observador honesto negaría sus aspectos destructivos. Pero ese observador también señalaría las innovaciones positivas y no totalitarias que con frecuencia acompañan a esa transformación. Y admitiría, incluso, que

aún en sus manifestaciones más predatorias y agresivas, el colonialismo occidental, hoy en proceso de disolución, es más superficial que el nuevo colonialismo totalitario, que se encuentra en rápida expansión.<sup>51</sup>”

El pensamiento de Wittfogel es de meridiana claridad. Pone a la formación social y económica de Occidente por encima de las antiguas sociedades hidráulicas orientales y por encima de lo que él denomina como “nuevo colonialismo totalitario” al referirse a la expansión comunista de la década de 1950. Y a este tipo de pensamiento es al que Servier denomina como productor de utopías y que es privativo del Occidente capitalista y moderno. La utopía, como pensamiento ético superior, tiene el deseo de alejar y exorcizar la angustia, la incertidumbre, el permanente riesgo. Una angustia que no es, en el caso de Occidente, producto de las relaciones sociales endógenas, internas a los muros de la sociedad. El mundo es peligroso, amenaza con destruir un orden determinado y esa percepción impulsa a Occidente a conquistarlo y a transformarlo a su imagen y semejanza o funcional a sus intereses.

El carácter movilizador de la utopía está vinculado a su propio conservadurismo. Si como sostiene Servier, la literatura utópica de la modernidad pareciera carecer de un tiempo y un espacio definido, es porque supone que las nociones de seguridad, progreso y orden son comunes al pensamiento Occidental que arranca a finales del siglo XV. Es decir, que parten de un paradigma y de una visión del mundo similar. Y esas nociones son las que movilizan, no la utopía. La creación de la utopía como instrumento o herramienta no es más que una expresión fenomenológica de lo que subyace en la formación ideológica occidental. Y es allí en donde hay que buscar y encontrar el carácter movilizador que pueda tener una determinada utopía. Es decir, “único entre todas las civilizaciones que lo rodean, Occidente profesa a la vez la noción de libertad individual y progreso moral, según su propia ética. Unido al perfeccionamiento continuo de las técnicas de la materia. De ahí sacó su fuerza, su potencia y la justificación de su conquista del mundo, a menudo por la violencia y siempre por la negación de cualquier valor distinto a los suyos que encontrara en el camino”<sup>52</sup>.

Es posible y hasta necesario construir un pensamiento crítico que discuta y debata sobre la viabilidad o la misma existencia de una determinada utopía. Ya sea esta de carácter



conservador o revolucionario. Pero esta discusión es indiferente a los objetivos de esta investigación. Lo importante es que se constate un pensamiento de esta índole y, a partir de ello, explicar una determinada formación social y económica. Lo que importa no es que se alcance o no la utopía propuesta, sino la impronta que ésta tenga en las formas de organizarse una determinada clase social para alcanzarla. Y las formas de organización pasan por estructurar espacios políticos que representen los intereses de clase de sus asociados. Entonces, la utopía como una idea fuerza, como un contenido que genera formas de organización política en la búsqueda de ese objetivo. Y, mucho más que esto: si una determinada clase social logra construirse como hegemónica en una determinada formación social y económica, de suyo se desprende que puede organizar la sociedad en torno a sus formas ideológicas e imponerlas al resto de las clases sociales de esa formación social.

## **2.9. Utopía y proyecto político: una diferencia sustancial**

Según lo argumentado en páginas anteriores, una de las características fundamentales del pensamiento utópico es su intemporalidad. Una segunda característica es su carencia de un método explícito para llegar a ella. El pensamiento utópico plantea el fin último al cual se debe arribar y, sin embargo, es muy mezquino en cuanto a sugerir los métodos por los cuales se puede llegar a dicho fin. Entonces, juega un papel fundamental la imaginación, la creatividad y el poder que puedan tener los diversos sujetos sociales y políticos y las diversas clases sociales para luchar por implantar o conquistar una determinada utopía. Es claro que el pensamiento utópico de Occidente tiene carácter universalista. Y que dicho carácter deviene o deriva del carácter universalista que tiene el capitalismo, en el que el planeta entero se ha convertido en su escenario de acción y desarrollo.

Y una de las herramientas que ayuda a la operacionalización del proyecto utópico, es la transformación de éste en un proyecto político. Es necesario aclarar, empero, que no todo proyecto político responde a una visión utópica, a un objetivo utópico. Sin embargo, al lograr imponerse una utopía como pensamiento hegemónico, entonces la capacidad organizativa y de movilización que se genere, será una variable dependiente de la existencia y del carácter de la utopía. Ese es el caso, por ejemplo, del Edén de la mitología judeocristiana. Para arribar a esa esperanza o a esa nostalgia, se creó un cuerpo organizado de doctrinas que había que observar

para que el individuo pudiera alcanzar esa gracia, es decir, la salvación eterna. Y, además, ese cuerpo de doctrinas y de dogmas de fe, custodiado y organizado por una institución eclesial que se vale del poder temporal para el logro del objetivo final, último: el Edén.

En **Utopía**, Tomás Moro crea una ciudad sin los defectos y sin las taras de la Inglaterra del siglo XVI. Una Inglaterra que organizaba la producción capitalista a lo interno de su territorio y que imponía su formación social y económica al resto del mundo. Tomás Moro no sugirió el método, las formas ni el camino para llegar a Utopía, la ciudad perfecta. Esta visión de mundo no se transformó en un ideario al cual había que conquistar. Sin embargo, la expansión capitalista de Europa conllevó la implantación de su utopía del Edén en el plano ideológico. Fernando Mires habla de la colonización de las almas. La imposición del capitalismo implicó un imperialismo económico e ideológico. Es decir, en este caso el proyecto socioeconómico de la Europa del renacimiento, de los descubrimientos y de la conquista, implicó la organización de un proyecto político que le diera coherencia y justificara, desde la perspectiva ideológica y hasta ética, la misma expansión.

Por lo tanto, se puede definir a un proyecto político es un método y un juego de herramientas para organizar el poder y la dominación. En cambio, una utopía o el pensamiento utópico, carece de esta mediación. En el caso de la expansión europea del siglo XVI y siguientes, ésta no se hizo con el fin de implantar o conquistar el Edén. En este caso, el Edén funcionó y fue útil y funcional como coartada ideológica a los objetivos terrenales y temporales del naciente capitalismo. Los ingleses que desembarcaron del Mayflowers, iban en la búsqueda del Edén o de la tierra prometida, una materialización de esta utopía. Muchos conquistadores españoles perecieron en la búsqueda de El Dorado y, en ambos casos, el mismo pensamiento utópico sirve como justificación ideológica de la movilización. Pero cada uno organizó la movilización sin el sustento de un método y este fue creado de manera contingente, según las necesidades y objetivos no tanto de la utopía como sí de quienes querían realizarla o encontrarla: todo vale y todo sirve. Es decir, se transforma en un círculo vicioso, en un laberinto sin un Hilo de Ariadna que logre guiar hacia una salida. Es decir, ¿es el pensamiento utópico un elemento movilizador? O, por el contrario, ¿es una justificación ideológica propia de Occidente en sus ansias universalistas y civilizadoras?.

La respuesta más probable, según Servier o Engels, es que la utopía funciona como ideología justificadora. Un proyecto político, por el contrario, descansa sobre la lucha de clases, sobre las contradicciones que se dan y de la visión de mundo y del proyecto de sociedad que determinadas clases sociales en conflicto o lucha pretendan imponer. Es moneda corriente descalificar, en la última parte del siglo XX, a los movimientos sociales de buscar o proponer metas utópicas. La de Tomás Moro, es una utopía. El Edén de la mitología cristiana, es una utopía. No así las luchas de liberación nacional del tercer mundo en la década de 1950 y 1960. El Edén es un lugar irreal e irrealizable. El Dorado, el más creativo cuento o fábula de la imaginación europea de la conquista. Sin embargo, no es posible señalar que las luchas de las clases sociales subordinadas enfrentadas con las hegemónicas, sean utópicas. Esto se afirma en la medida en que estas luchas se construyen de manera paulatina y aceptan la incertidumbre como condición básica y fundamental.

Antes de concluir con este apartado, es necesario reiterar que el proyecto político debe diferenciarse de la utopía. En ambos casos puede existir una fuerza movilizadora que reúne a determinadas clases sociales o a diversos sujetos políticos. Sin embargo, les distinguen el lugar al que desean arribar, el objetivo y, sobre todo, el método por el cual se organiza la movilización. También es necesario reiterar que toda utopía puede devenir en un proyecto político. Los Puritanos de los Estados Unidos así lo pueden demostrar. Los movimientos juveniles de la década de 1960, cuyo lema “Paz y amor” movilizó a millones alrededor del mundo muestran que sí existe una capacidad movilizadora de la utopía, que puede transformarse en un proyecto político. Sin embargo, no todo proyecto político deriva o es hijo de una utopía o de un objetivo utópico. Como ya se ha señalado, las grandes movilizaciones de las clases sociales subordinadas: campesinos sin tierras, mujeres, obreros, habitantes de barrios y fabelas, no son movimientos milenaristas en la búsqueda del Edén perdido a causa del pecado original, ni buscan que la humanidad se funda e un gran abrazo de paz y amor. Por el contrario, estos movimientos proponen objetivos y sus respectivos métodos. Y lo anterior es coherente con la situación y condición de la lucha de clases y del desarrollo de las fuerzas productivas en un momento histórico determinado, como lo planteara Marx en la introducción a la **Crítica de la economía política**.

## **2.10. Utopía de tránsito y clases sociales en Panamá**

Como se ha sustentado, la creación y existencia de una determinada utopía es una función de las contradicciones sociales y de las luchas de clases que en y con ella se pretendan resolver. Si se sigue el hilo conductor propuesto en los párrafos precedentes, se podrá constatar que, en efecto, el patriciado panameño del siglo XIX elaboró una utopía que, con pocas modificaciones, es la que se expresa en el período de estudio de esta investigación, 1980-1999. Si se toma como referencia el documento preparado por Raúl E. Vaccaro, en un discurso de la APEDE, a inicios de la década de 1990, se podrá constatar semejante afirmación. Pero previo a encontrar en la bibliografía indicadores de la existencia de dicha utopía, es necesario operacionalizar dicho concepto para el caso panameño.

Las características fundamentales de una utopía, como se podido constatar, es su cosmovisión conservadora. La consideración fundamental de esta investigación y que ha servido como hipótesis de trabajo es que, en el caso panameño, la utopía de tránsito ha servido como herramienta y justificación ideológica en la lucha por la sobrevivencia y permanencia de una determinada clase social. Una clase social que, como se ha visto, depende de la existencia de la actividad interoceánica que ocupe al Istmo para su desarrollo. Si se toma la definición genérica de utopía, se podrá proponer, a su vez, una definición tentativa del significado de ésta para el caso panameño. En efecto, ésta se construye a partir de la apropiación y utilización de un determinado hecho socioeconómico y de otro de orden geográfico natural (la posición, condición y situación ístmica) para el logro de determinados objetivos. Es a partir de la interacción de los factores geográficos con el comercio marítimo internacional que se posibilita la construcción de la utopía.

Sin embargo, hay que tener en cuenta que el sólo hecho de que se verifique el tránsito interoceánico a través del Istmo, no define la existencia de una utopía. Esta se entiende en función de determinados objetivos. En un esquema simplificado, se podría expresar de la siguiente manera:

1. Comercio marítimo internacional,
2. Un hecho geográfico natural que facilite el comercio marítimo,
3. La construcción de una ruta de tránsito interoceánico a través del hecho geográfico mediante determinadas formas tecnológicas,

4. La utilización de los tres elementos anteriores en función de determinados objetivos o metas y,
5. Esos objetivos o metas tan sólo se podrían alcanzar a partir de la utilización de la ruta de tránsito. Son privativos y consustanciales a este hecho.

Para sustentar lo expuesto en el esquema anterior, se utilizarán dos documentos que puede considerarse que representan el pensamiento utópico transitista de una determinada clase social. En este caso, la burguesía nacional. El primero, del abogado Raúl E. Vaccaro, **Panamá: su destino manifiesto** y que no es más que una exposición de lo que para él representa y podría significar la ruta panameña, su posición geográfica y la potencialidad que esta tenga para el desarrollo nacional. La segunda, de carácter oficial, es el informe de la Comisión Ad-Hoc sobre los bienes revertidos y la futura administración del Canal de Panamá. Con estos dos documentos y con algunos más, se tratará de demostrar que la utopía de tránsito no es más que el instrumento ideológico y político por el cual y mediante el cual una determinada clase social se preocupa de desarrollar los mecanismos necesarios para la existencia de una determinada formación social y económica y, con ello, la sobrevivencia de su clase como clase hegemónica.

### **2.10.1 El pensamiento utópico de la burguesía panameña**

Raúl E. Vaccaro ha sido presidente de la Asociación Panameña de Ejecutivos de Empresas (**APEDE**), del Consejo Nacional de la Empresa Privada (**CONEP**) y director de la Cámara de Comercio Industrias y Agricultura de Panamá. También, presidente del Consejo Panamericano de Gerencia (**PACCIOS**), entre otros cargos de representación de los organismos que representan al capital nacional y latinoamericano. Finalmente, ha sido presidente de la World Management Company of Panama. Esta sucinta biografía puede servir para identificar el pensamiento de Vaccaro con el de una determinada clase social y como representante de los intereses de la burguesía panameña. Si se parte de este supuesto se podrá, entonces, entender la direccionalidad de su propuesta y la coherencia de ésta con la hipótesis de trabajo de la presente investigación.

En efecto, Vaccaro sostiene que a Panamá le corresponde un “destino manifiesto” determinado, a su vez, por la geografía. El jurista panameño se apropia de la ideología

expansionista de John L. Sullivan con respecto a los Estados Unidos, a inicios del siglo XIX.

Dice Vaccaro:

“mutatis mutando y en otro contexto más acorde con el mundo en el que vivimos, me referiré a lo que pienso es el destino manifiesto de nuestro país, si entendemos por destino como ‘hado o suerte’ y como un encadenamiento necesario y desconocido de los acontecimientos, lo que unido a la palabra ‘manifiesto’ (...) nos permite esbozar que la suerte clara o evidente que a nuestra patria le espera es la de ser un país de economía libre, abierto al libre comercio internacional, lo cual posibilitará un mejor nivel de vida a todos sus ciudadanos”<sup>53</sup>.

Esta propuesta parece descendiente directa de la que apareció en el acta de independencia de Panamá de España en 1821 o de cualquiera de las proclamas de las diversas asonadas independentistas que protagonizó el patriciado panameño a lo largo del Panamá colombiano del siglo XIX. Y es que, en definitiva, todas ellas llevan el cuño de la clase social que las elabora. Son coherentes y consistentes con la formación capitalistas a la que pertenece la clase social que la elabora. Es decir, un hecho geográfico natural, se asume como un determinismo histórico, inmutable y, más que eso, se naturaliza una relación social, como lo es el comercio marítimo internacional. Es decir: Panamá es, *por naturaleza*, una ruta de tránsito.

Pero Vaccaro va mucho más allá del hecho natural y se pregunta, al hacer una valoración del período 1968-1990: “en fin, ¿se evalúa seriamente las posibilidades de tomar rumbos alternos que impliquen un cambio de filosofía que nos lleve a aprovechar lo que la *providencia* nos legó y la historia ha confirmado?”<sup>54</sup>. Como se podrá apreciar, la ideología transitista que expresa en esta pregunta es de tal magnitud que no se conforma con establecer un determinismo natural para Panamá sino que eleva a categoría divina ese mismo hecho. Es decir: Panamá no tiene salidas ni opciones puesto que, tanto la naturaleza como fuerzas sobrenaturales (divinas) así lo han determinado “y la historia lo ha confirmado”. A partir de esta visión determinista, la teología de Vaccaro arriba a un fin de la historia en el que ve a Panamá ligado al mercado mundial por designio divino y natural. Estas potencias inconmensurables han creado una cultura adecuada “especial, en el sentido de los negocios, de lo mercantil. Poseemos un sistema monetario único con el dólar como moneda papel, buenas comunicaciones por aire, mar y tierra (...). Las leyes favorables al negocio internacional. El

Canal, los puertos y la Zona Libre (...)”<sup>55</sup> y un largo etcétera de ventajas necesarias y a la espera de ser utilizadas para poner a Panamá al frente de las grandes naciones desarrolladas.

Y, luego de poner un poco de orden en el legado que la providencia y la naturaleza le han hecho a Panamá y de corregir mediante leyes y decretos algunos errores y omisiones de Dios, hace un llamado imperativo a la consciencia nacional:

“entonces, manos a la obra. A estudiar las posibilidades de ingresar al Consejo del Pacífico, a promulgar las leyes necesarias para facilitar el comercio libre. Es un asunto de tener la voluntad política de proceder con presteza, que mañana será tarde. El destino manifiesto de Panamá es el de convertirse en un emporio comercial, industrial y financiero, que sirva a la humanidad para el beneficio de ella y de nuestros habitantes...”<sup>56</sup>.

Como se podrá observar, el discurso de Vaccaro es totalizante, un metarrelato en el que todo está contenido: preguntas, respuestas y caminos a seguir. El destino manifiesto, una ideología útil para organizar la sociedad de una forma que sirva a determinados intereses de clase. Uno de los problemas de todo pensamiento utópico es el de la temporalidad. Vaccaro tampoco lo resuelve. Su propuesta puede tener un inicio determinado, un “manos a la obra”, como él lo determina. Sin embargo, no se responde al problema de un posible final. Se alcanza la utopía y se llega al fin de la historia puesto que por designios divinos y naturales se está ligado a dicho destino “manifiesto”. La existencia de un mercado mundial, de una economía que se mundializó, no provoca inquietudes a Vaccaro. Esto también podría ser un hecho natural o divino al que se le ha puesto orden y del que no es posible escapar, sólo es posible arribar y adaptarse de la mejor manera. Por lo tanto, se comprueban, a través de lo expresado por Vaccaro, dos importantes supuestos: el carácter conservador del pensamiento utópico por una parte y por la otra, que en el caso panameño, la utopía de tránsito ha sido la generada por una determinada clase social en función de sus intereses y, luego, impuesta al resto del país como pensamiento hegemónico. Un tercer supuesto que es susceptible de ser comprobado, es que se ha organizado a la nación panameña en términos de los intereses de dicha clase social y que en esto, la variable política ha sido fundamental.

### **2.10.2. La utopía según la Comisión Ad-Hoc**

En 1991, por mandato del presidente de la República, Guillermo Endara Galimani, se creó una comisión Ad-Hoc para que estudiara e hiciera algunas recomendaciones sobre las medidas que habría que tomar para lograr el mejor uso de las áreas revertidas y el manejo más eficiente del Canal de Panamá. Dicha comisión se entiende si se tiene en cuenta que para estas fechas, faltaban sólo 10 años para que se cumpliera el estatuto principal del Tratado Torrijos-Carter que estipulaba que el 31 de diciembre de 1999, el Canal de Panamá y todos los bienes anexos le serían transferidos a Panamá por parte de los Estados Unidos. Entonces, las recomendaciones que allí se vierten, expresan la cosmovisión de la Comisión y, también, de la del gobierno de turno en términos de políticas de Estado con relación al Canal de Panamá.

Pues bien, se hace necesario resumir algunos de las principales recomendaciones a las que dicha comisión arribó. Dichas medias, señala el informe, son de carácter inmediato y transitorio pero, las principales, son de carácter más duradero, en el largo plazo.

Lo primero que señala la Comisión, es que existe un importante retraso con relación a la creación de planes y proyectos sobre cómo dar el mejor uso a los bienes revertidos por el cumplimiento de los Tratados. Señala que “se ha avanzado poco en el diseño y ejecución de una estrategia para el uso y desarrollo de los bienes revertidos y en la estructuración del futuro organismo administrador del Canal, una vez pase a la administración panameña”<sup>57</sup>. Esta primera consideración expresa la contradicción política que se vivió en Panamá entre 1968 y 1989 que, para los efectos de esta investigación, enfrentó a las diversas fracciones de la burguesía panameña representadas, por una parte, por el Partido Revolucionario Democrático y, por la otra, el Panameñismo/Arnulfismo.

La segunda consideración expresa, de manera diáfana, la formación ideológica a la que responde la Comisión. Señala que “el 14 de enero de 1991, el gobierno aprobó la Ley 1 ‘Por la cual se adoptan medidas urgentes respecto a los bienes revertidos’. La citada ley tiene la *virtud principal* que desafecta del dominio público la mayor parte de los bienes revertidos susceptibles de explotación privada”<sup>58</sup>. Para Marco A. Gandásegui, los planes generados a



partir de las recomendaciones de esta comisión, “parten de la premisa ideológica que el mercado es la herramienta fundamental para determinar las asignaciones de recursos”<sup>59</sup>.

En cuanto al “marco de referencia” del que se sirve la Comisión, afirma que “la integración de la antigua Zona del Canal al desarrollo nacional, es una oportunidad única para establecer las bases de un país moderno y próspero, siempre que se utilice a plenitud su potencial”<sup>60</sup>. Más adelante señalan que existe escepticismo e incertidumbre en la comunidad internacional con respecto a la capacidad panameña para manejar el Canal. Esto, de nuevo, en el contexto de la grave crisis nacional que se vivió en Panamá, sobre todo en el último lustro de la década de 1980<sup>61</sup>. Advierten, al final del marco de referencia que, entre 1980 y 1990, la economía panameña experimentó importantes retrocesos con relación a las décadas anteriores. Por lo tanto, concluyen, “nuestra economía necesita nuevas fuentes de crecimiento para alcanzar el impulso que las necesidades imponen y el desarrollo de la Región Interoceánica es un elemento *fundamental* para ello. Además, su incorporación efectiva a la vida nacional *sería una pieza clave* del Proyecto Nacional que tanto necesitamos identificar”<sup>62</sup>.

En párrafos posteriores hacen una importante afirmación. Sostienen que “los beneficios que Panamá obtenga de los bienes revertidos dependen, en gran medida, de que el Canal mantenga su valor estratégico para la economía mundial, lo cual será el resultado de una administración que garantice su funcionamiento eficaz y confiable y de una política de peajes explícita, estable y razonable”<sup>63</sup>. Para dar cumplimiento a esta seria advertencia recomiendan, entre otras medidas, que se debe crear una Autoridad de la Región Interoceánica “que se relacionará, sobre todo, con el sector privado y, principalmente, con los inversionistas internacionales”<sup>64</sup>. También, reitera que se debe “promover la explotación económica de los bienes revertidos, principalmente por particulares”<sup>65</sup>. Una última y fundamental recomendación, es aquella que aliena al futuro organismo que administrará el Canal de la actividad política panameña. Debe ser “un organismo que maneje y administre el Canal por encima de cualquier circunstancia o vinculación política para beneficio exclusivo del Estado panameño que será el dueño único del mismo, el principal activo físico de la República”<sup>66</sup>.

Marx planteó, en la **Contribución a la crítica de la economía política**, que el Estado es una forma de organizar las relaciones sociales y que para entenderlo es necesario buscar en la anatomía de la sociedad civil. Y, en lo que se refiere a los planteamientos presentados en este apartado, se puede observar la coincidencia que existe entre el pensamiento de Vaccaro y lo recomendado por la Comisión. En ambos subyace una visión de mundo en la que Panamá se inserta como una economía de servicio a través de la función transitista. Y para que dicha función se ejecute, es necesario expresarla a través de una ideología que sirva como eje y motor para organizar la sociedad en torno a la búsqueda de dicho objetivo. Entonces, resulta no menos que curioso y hasta contradictorio que la Comisión recomiende la no participación de las estructuras políticas, expresadas en los partidos políticos, en los asuntos relacionados a la ruta de tránsito.

Y más contradictorio resulta puesto que en su discurso a la nación, el primero de septiembre de 1991, el presidente de turno, Guillermo Endara Galimany (miembro del Partido Arnulfista), declaraba que el Canal de Panamá era un tema de unidad nacional. Y, al referirse a la comisión Ad-Hoc, decía que ésta le había vertido valiosas sugerencias para integrar las áreas revertidas al desarrollo nacional y para asumir el manejo del Canal. “El siguiente paso, declaró, será realizar amplias consultas, *especialmente con los partidos políticos*, para que el Canal y áreas revertidas sean temas de unidad nacional. Panamá exige que estos temas no sean objeto de conflictos y disquisiciones entre partidos políticos. El asunto es de carácter patriótico y está por encima de cualquier interés partidista”<sup>67</sup>. Se descubre una contradicción no sólo en el discurso sino, además, en el contenido puesto que, en primera instancia, se recurre a los partidos políticos como intermediarios legítimos y representativos de la sociedad para, luego, separar el objeto de debate (Canal y áreas revertidas), de los avatares políticos de la nación.

La segunda contradicción (la más importante), está referida al papel de los partidos políticos y sus formas de relacionarse con el Estado. Según Weber, se puede considerar la existencia de un partido, al momento en que sus asociados se organizan con el objetivo explícito de hacerse con el poder del Estado, de administrar la cosa pública o, en su defecto, obtener una cuota de poder al interior de éste. Y los partidos expresan los intereses, objetivos y son el medio que la modernidad capitalista ha creado para dirimir la lucha por el poder. Son

una expresión y una arena para dilucidar los conflictos de clases a lo interno de una determinada formación social y económica. Entonces, casi por definición, no es posible hacer lo que, tanto la Comisión Ad-Hoc, como el presidente Endara Galimany propone. En este sentido, dice John Holloway, citado por Sergio Tischler, que el Estado

“no es nada más (sólo) una institución, ni un fenómeno que atañe a todas las sociedades, sino una forma históricamente determinada y transitoria de la relación social. En consecuencia, no puede ser discutido sencillamente como un aparato, ni desglosado en una suma de aparatos, ideológico, integrante de masas, represivo y demás. Tampoco se puede analizar sencillamente el Estado en términos de sus funciones. Lo que importa no es únicamente la función desempeñada, sino la forma histórica en que se desempeña”<sup>68</sup>.

Esta discusión viene a cuento en la medida en que se ha demostrado que, en el siglo XIX, el patriciado panameño realizó el acto fundacional de la utopía transitista. Pero no sólo eso: protagonizó una larga lucha contra el centralismo bogotano. Además, su adscripción al liberalismo no es casual en la medida en que expresa el ideario del patriciado y la acción política partidista es una de las herramientas fundamentales de las se valen en su enfrentamiento al conservadurismo opuesto a que Panamá se convirtiera en un emporio de libre comercio fuera del control centralista de Bogotá. Igual, el tránsito por el siglo XX, pone en evidencia que la actividad partidista es de importancia vital en el devenir de la ruta de tránsito. De hecho, en esta investigación se ha mostrado que es una relación bidireccional: la ruta tiene un determinado impacto sobre la formación política y esta, a su vez, impone cambios que afectan a la ruta.

Si se plantea la discusión en estos términos, se puede explicar el surgimiento y desarrollo del Estado nacional panameño a partir del siglo XIX. Pero importa, sobre todo, demostrar que para las clases sociales hegemónicas panameñas, la utopía transitista se ha mantenido desde inicios del siglo XIX casi idéntica. Lo que se ha transformado y de manera profunda, son los medios y los objetivos que se invocan para justificar la existencia de la utopía, es decir, la operacionalización de la utopía en un proyecto político. En el siglo XIX, la utopía de la feria comercial, como la denomina Figueroa Navarro, se justificaba a través de un discurso nacionalista, identitario y para mediados y finales del siglo XX, lo es el del desarrollo nacional. Una importante permanencia es la vinculación de Panamá al mercado mundial.

Cambian algunos actores y los medios tecnológicos se renuevan, pero ésta es una permanencia a lo largo de dos siglos.

Y los partidos políticos y el sistema de partidos políticos, han sido claves en este devenir. A través de ellos, como ya se vio, las diversas clases sociales expresaron su visión sobre el problema del transitismo. Cabe preguntarse, entonces, cual es el papel que les compete hacia el siglo XXI con respecto al mismo tema. Estas preguntas podrán ser dilucidadas en el siguiente capítulo, en el que se estudiará la formación política panameña y su interacción con la ruta de tránsito.

## Notas

---

<sup>1</sup>. Gandasegui, Marco A., “Las alternativas al Canal de Panamá”, **Tareas**, No.96, pp.6-7.

<sup>2</sup>. Idem, cit.1, p.7.

<sup>3</sup>. Idem, cit.1, p.7.

<sup>4</sup>. Jované, Juan, 1979, “Canal: dependencia y subdesarrollo”, **Tareas**, No.29, p.58.

<sup>5</sup>. Idem, cit.4, p.56.

<sup>6</sup>. Idem, cit.4, p.57.

<sup>7</sup>. Idem, cit.4, p.50.

<sup>8</sup>. O'Connor, James, 2001, “Las condiciones de producción y la producción de condiciones”, **Tareas**, No.107, p.5.

<sup>9</sup>. Idem, cit.8, p.7.

<sup>10</sup>. Idem, cit.8, p.13.

<sup>11</sup>. Idem, cit.8, p.14. Estas “tres condiciones de producción” son: 1. Fuerza de trabajo, la condición personal. 2. Las condiciones comunales, generales de producción o las condiciones generales del proceso social de producción, esto es, los medios de comunicación y transporte y, 3. Las condiciones físicas externas o condiciones materiales. (O'Connor, p.6-8)

<sup>12</sup>. Idem, cit.8, p.7.

<sup>13</sup>. Sutter, Paul, 2001, “Ambiente, enfermedad y el programa sanitario de EEUU en Panamá, 1904-1914”, **Tareas**, No.107, p.59-94.

<sup>14</sup>. Castro, Guillermo, “La conservación como desarrollo”, **Tareas**, No.97, p.119.

<sup>15</sup>. Jaén Suárez, **La población del Istmo de Panamá**, p.250.

<sup>16</sup>. Wackermann, Gabriel, 1995, “Los transportes, el comercio, el turismo y el sistema económico mundial”, p.1.

<sup>17</sup>. Solís Oyarzún, Eri, s/f, “Poderío marítimo”, p.9. Este autor (militar) señala que “en casi todas las treinta economías más importantes del mundo, las exportaciones vía marítima alcanzan a más del 10 por ciento del ingreso nacional”.

<sup>18</sup>. Idem, cit.16, p.2-3.

<sup>19</sup>. Idem, cit.16, p.8. Wackerman ofrece cifras reveladoras, en este sentido. Señala que “Pensando en un tráfico de mil millones de toneladas para el año 2000, china, por ejemplo, ha acelerado su apertura marítima. Actualmente la mejora de los transportes ha adquirido tales dimensiones en ese país que la tasa de utilización de los fletes es la más alta del mundo. En el próximo decenio, la República Popular China piensa destinar 111 mil millones de dólares a este sector (...). En 1994, este país

---

se situaba en el décimo puesto mundial en términos de equipamientos portuarios, con un comercio exterior transportado en un 90 por ciento por vía marítima y un tráfico portuario de 678 millones de toneladas. Esto es importante destacarlo en la medida en que la principal ruta de comercio que atraviesa la ruta panameña es la que una la costa este de los Estados Unidos y el sureste asiático, que incluye a China. Y este país es el tercer país que más carga transporta, en términos de toneladas, a través del Canal de Panamá, según los datos de la Autoridad del Canal de Panamá para el año fiscal 2003.

<sup>20</sup>. Idem, cit.16, p.1.

<sup>21</sup>. Autoridad del Canal de Panamá (ACP), 2003, “Jerarquización de países por flujo de carga a través del Canal de Panamá”.

<sup>22</sup>. Idem, cit.1, p.17 y 24.

<sup>23</sup>. Castro, Guillermo, 2003, “El agua y la tierra en el país del tránsito. Panamá, 1903-2003”, inédito, p.8.

<sup>24</sup>. Idem., cit.17, p.11.

<sup>25</sup>. Crespo Solana, Ana, 2000, **El comercio marítimo entre Amsterdam y Cádiz (1713-1778)**, Banco de España, p.11.

<sup>26</sup>. Idem, cit.25, p.13. De Amsterdam sabe decir que su primacía radicaba “en el hecho de haberse convertido en un centro esencial para el transporte internacional de mercancías, almacenamiento y redistribución de productos de primera necesidad y de aquellos que, procedentes de diversos enclaves europeos y coloniales, eran fundamentales en el juego de la oferta y la demanda”. P.13-14.

<sup>27</sup>. Idem, cit.25, p.23.

<sup>28</sup>. Idem. Cit.25, p.31-32. Dice Crespo Solana: “...M. Morineau estableció unas posibles secuencias cronológicas en el trasvase de metal al mercado amsterdams (...), casi al compás de las constantes fluctuaciones de la Carrera de Indias, siendo muy elevados los retornos en plata y oro a partir de la mitad de la década de los veinte. *Portobello* (en el Caribe panameño) y Veracruz eran los puertos por los que los correspondientes de las casas comerciales estaban más ávidos”.

<sup>29</sup>. Soler, Ricaurte, **La invasión de los Estados Unidos a Panamá**, Siglo XXI, p.17.

<sup>30</sup>. Pizzurno, Patricia, “La vida cotidiana del patriciado panameño a inicios del siglo XX”, **Tareas**, No.112, septiembre-diciembre, 2002, p.45.

<sup>31</sup>. Idem, cit.30, p.44.

<sup>32</sup>. Idem, cit.30, p.45.

<sup>33</sup>. Idem, cit.30, p.45

<sup>34</sup>. Navarro Figueroa, 1982, **Dominio y sociedad en el Panamá colombiano (1821-1903)** p.215.

<sup>35</sup>. Idem, cit.29, p.19.

<sup>36</sup>. Idem, cit.29, p.18.

<sup>37</sup>. Idem, cit.34, p.239.

<sup>38</sup>. Idem, cit.34, p.256.

<sup>39</sup>. Idem, cit.34, p.257. Añade Figueroa que, por ejemplo “El general Tomás Herrera, jefe de la novísima entidad es, simultáneamente, caudillo y oligarca. Sintetiza el nacionalismo panameño, en sus alocuciones, señalando sus fundamentos geográficos, históricos, económicos y políticos. En su entender, la misión comercial del Istmo posee envergadura ecuménica. Mas Panamá no será emporio si sigue uncido al yugo de la Nueva Granada”.

<sup>40</sup>. Idem, cit.29, p.22. Igual, pero más adelante en el siglo XIX, José Martí advertía que “como propiedad suya mira el canal el gobierno norteamericano [...]. Inglaterra, movida de justa previsión y no de celos, estima que debe garantizar la neutralidad del canal junto con los Estados Unidos, con lo que estorba que éstos se miren como absolutos dueños de una vía que, si por una parte lleva al Oeste de la Unión norteamericana, por otra lleva a la India [...]. *Dolorosa cuestión preñada, ¡ay!*. Idem, p.24.

<sup>41</sup>. Idem, cit.34, p.251.

- 
- <sup>42</sup>. Idem, cit.29, p.19. Es importante destacar que el autonomismo liberal se expresó con meridiana claridad en la declaración de independencia de 1840. Esta reza: 1. La provincia de Panamá declara solemnemente que las obligaciones que contrajo por la constitución granadina de 1832 han muerto. 2. La provincia se erige en Estado soberano. 3. Cualesquiera que sean los arreglos ulteriores en que converjan las diversas provincias de la Nueva Granada obligará con otros principios que con el puramente federal”. p.20.
- <sup>43</sup>. Baca Olamendi, Laura, 1999, “Utopía”, p.795.
- <sup>44</sup>. Idem, cit.43, p.795.
- <sup>45</sup>. Idem, cit.43, p.197.
- <sup>46</sup>. Idem, cit.43, p.197.
- <sup>47</sup>. Engels, F., 1976, **Del socialismo utópico al socialismo científico**, p.122.
- <sup>48</sup>. Sarvier, Jean, 1969, **Historia de la utopía**, p.230.
- <sup>49</sup>. Idem, cit.48. p.228.
- <sup>50</sup>. Idem, cit.48. p.13.
- <sup>51</sup>. Wittfogel, Karl, “Las civilizaciones hidráulicas”, **Tareas**, No.103, p.53.
- <sup>52</sup>. Idem, cit p.14.
- <sup>53</sup>. Vaccaro, Raúl E., **Panamá: su destino manifiesto**, p.1.
- <sup>54</sup>. Idem, cit. 53, p.7.
- <sup>55</sup>. Idem, cit.53, p.10.
- <sup>56</sup>. Idem, cit.53, p.10
- <sup>57</sup>. Comisión Ad-Hoc, 1991, **Sobre los bienes revertidos y la futura administración del Canal de Panamá** p.1.
- <sup>58</sup>. Idem, cit.57, p.1.
- <sup>59</sup>. Gandásegui, h., Marco A., “Las bases militares y las áreas revertidas”, **Tareas**, No.95, p.17.
- <sup>60</sup>. Idem, cit.57, p.2.
- <sup>61</sup>. Idem, cit.57, Ad-Hoc, p.3.
- <sup>62</sup>. Idem, cit.57, p.3.
- <sup>63</sup>. Idem, cit.57, p.4.
- <sup>64</sup>. Idem, cit.57, p.6.
- <sup>65</sup>. Idem, cit.57, p.7.
- <sup>66</sup>. Idem, cit.57, p.10.
- <sup>67</sup>. Endara Galimany, Guillermo, 1991, **Discurso en la apertura de la 1ra legislatura del 3er período de sesiones de la Asamblea Legislativa**, septiembre, s/p.
- <sup>68</sup>. Tischler Visquerra, Sergio, 1998, **Guatemala 1944: crisis y revolución. Ocaso y quiebre de una forma estatal**, p.5.

## **Capítulo III**

### **El enclave canalero y la formación política panameña**

#### **3.1. Introducción**

En este capítulo se intentará mostrar el carácter fundamental que he tenido la presencia de los Estados Unidos en el territorio panameño y, además, la importancia que tuvo la modalidad con que se apropiaron de la ruta de tránsito: mediante la construcción de un enclave canalero. Se podrá apreciar, además, la impronta que esto tuvo en la formación política panameña puesto que las fuerzas organizadas del Istmo se vieron enfrentadas desde dos perspectivas. La primera de ellas de carácter endógeno. Es decir, las diversas clases sociales panameñas, las fracciones de clase y las clases subordinadas o emergentes. El segundo escenario de enfrentamiento fue con los Estados Unidos. Sin embargo, la desproporción de lo endógeno frente a lo exógeno es evidente. Tan es así que se acepta lo exógeno como la variable explicativa de la formación social y económica panameña.

#### **3.2. La Zona del Canal o de las formas de ejercer el dominio y el poder sobre la ruta panameña**

El comercio marítimo internacional experimentó una prodigiosa expansión a lo largo del siglo XIX pero, en especial, en su segunda mitad. En este período se ubica la expansión económica de los Estados Unidos que se inició a partir de su viaje colonizador hacia la costa del Pacífico. Inglaterra alcanzó cimeras cotas industriales y su intercambio con el lejano Oriente era de vital importancia para sus intereses imperiales. En este período se delimita un proceso de medición de fuerzas entre estas dos potencias industriales. Uno de los escenarios fue el istmo centroamericano y, en especial, las consideraciones sobre el futuro de una vía interoceánica que cortara el Istmo. Las rutas más aptas por razones topográficas, hidrográficas y geológicas eran Nicaragua y Panamá. Los conflictos y contradicciones entre estas potencias fueron de tal magnitud que en Panamá se reflejó a través del Tratado Mallarino-Bidlack firmado entre la Nueva Granada y Estados Unidos. En este tratado, Bogotá concedía el libre tránsito de Estados Unidos por el territorio panameño a cambio de que estos “aseguren la neutralidad con miras a que el libre tránsito no sea interrumpido”. Sostienen, tanto Figueroa Navarro como R. Soler que “geopolíticamente, los Estados Unidos necesitan semejante

acuerdo por cuanto desean obviar las apetencias expansionistas de la Gran Bretaña en la América Central”<sup>1</sup>.

Las anteriores consideraciones permiten introducir un elemento de cardinal importancia para la comprensión de la historia social y política de Panamá en el siglo XX. Este elemento se refiere al valor geopolítico y geoestratégico de Panamá. Sería imposible explicar la independencia panameña sin este elemento. Igual sería una historia parcial si sólo se tomara en cuenta el valor situación de Panamá al que hace referencia Omar Jaén Suárez si en dicho valor no se incluyera la cuestión geopolítica. Entre las variables que incluyó la utopía transitista durante el siglo XIX, no se contempló lo geopolítico. Una indagación de los documentos de la oligarquía panameña del diecinueve, no arroja datos con respecto a esto. La ruta panameña tampoco puede ser explicada sólo desde la perspectiva en la que fue citado Marco Gandásegui. No es sólo un emporio al servicio del comercio marítimo internacional o un ingenio que dinamiza y promueve el comercio mundial. En la perspectiva inaugurada en 1903, la posición, situación y condición del Istmo, resultan ser un bien con valor militar dentro de la lógica y/o dinámica de la expansión imperial de los Estados Unidos. La ruptura del siglo XX con respecto al período colonial y al siglo XIX colombiano, se da en función de la inclusión de variable geopolítica dentro del imaginario utópico panameño<sup>2</sup>.

Quiere decir que en el siglo XX no se trata sólo de la valorización de la posición geográfica panameña en cuanto a su capacidad de dinamizar el comercio marítimo internacional. Se trata de que el Istmo es incluido dentro de la lucha interimperialista de los países capitalistas centrales. Cómo impactó esto en las clases sociales hegemónicas panameñas se puede observar, con meridiana claridad, en el contexto de la firma de los Tratados Torrijos-Carter, asunto a tratarse con más detenimiento en páginas posteriores. Pero como ya se a delineado, el conflicto entre Inglaterra y los Estados Unidos tuvo como uno de sus muchos escenarios al Istmo de Panamá. Tanto es así que Cesar de León señala que “la separación de Panamá de Colombia (1903) se dio cuando el capitalismo de libre competencia había sido reemplazado por el capitalismo monopolista y el imperialismo planteaba el reparto del mundo. (...) Con respecto a Panamá lucharon tres potencias imperialistas –Inglaterra, Francia y Estados Unidos– resultando vencedor el imperialismo norteamericano”<sup>3</sup>. Los datos históricos



existentes en cuanto a la separación panameña de 1903, sirven como indicadores de la agresiva política expansionista de los Estados Unidos, sin la cual no es posible explicar ni la independencia ni la apertura de un canal por la ruta panameña<sup>4</sup>.

Pero, en el ámbito interno, la independencia de Panamá conllevó una ruptura con relación al proceso de construcción de la nación que se gestaba desde inicios del siglo XIX. Además, esta ruptura es de tal magnitud que el pasado colonial panameño no servirá en adelante más que como dato histórico, mas no explicativo. En efecto, la independencia de Colombia implicó, de inmediato, la firma de un tratado entre Panamá y los Estados Unidos, el Hay-Bunau Varilla. Este tratado, según lo afirmado por de León y Souza

“hacía posible la construcción del Canal, establecía además, que prácticamente cualquier pedazo del territorio nacional podía ser utilizado por los Estados Unidos a discreción, para los efectos de construcción, saneamiento, mantenimiento, funcionamiento y defensa del Canal. Además, el país quedaba dividido en dos, con una llamada Zona del Canal, en medio. La aparición de dicha Zona del Canal, de una población norteamericana, con otra lengua, con otras costumbres y otros usos, ha significado un rudo golpe al progresivo proceso de unificación cultural de la nación. Por otro lado, y esto es lo fundamental, toda la economía del país, quedaba subordinada a la de los Estados Unidos, sufriendo, desde entonces, la violenta distorsión que ha afectado todos los órdenes de la vida nacional”<sup>5</sup>.

Como se ha establecido con anterioridad, la ruta panameña es un hecho geográfico/natural que es susceptible de ser apropiado y desarrollado mediante instrumentos tecnológicos. Además, se ha demostrado que dicha ruta y sus diversas formas de apropiación, fueron puestas desde la colonia al servicio del comercio marítimo internacional. Se ha propuesto como hipótesis fundamental, que la ruta ha generado clases sociales dependientes de la actividad transitista y que dichas clases generaron una “utopía de tránsito” que explica, a su vez, la formación política panameña en el período 1980-1999. Por otra parte, se ha logrado rastrear los orígenes de dicha utopía pudiéndola datar desde principios del siglo XIX. La clase social, cuya existencia depende de la actividad transitista, se le puede denominar como el ‘patriciado local’. Sin embargo, las condiciones en las que nació la República, en 1903, significaron una ruptura de tal magnitud que ese patriciado, que arranca desde la colonia, desapareció y tuvo que mimetizarse o transformarse en una burguesía casateniente, comerciante y parasitaria de la actividad transitista puesto que el nuevo estatuto firmado con

los Estados Unidos resultó en una expropiación de la ruta que el patriciado panameño tanto ambicionaba controlar de manera directa.

La transformación de este patriciado se puede apreciar a través del papel que tuvo, desde inicios del siglo XX, en el crecimiento de la ciudad de Panamá. El arquitecto panameño Alvaro Uribe, al referirse a las formas de expansión que asumió la ciudad de Panamá en estas fechas, sostiene que fue debida a la presencia de los Estados Unidos y a las obras de construcción del Canal de Panamá. Señala que

“esa expansión se situó en un contexto socioeconómico en el que, a partir de la construcción del canal, la vieja oligarquía comercial urbana desempeñó el papel de intermediaria exclusiva entre el capital transnacional y la emergente república y, desde allí, negoció con Washington el otorgamiento de concesiones que le han permitido llevar a cabo un proyecto de acumulación fundamentado en el sector improductivo de la economía (terciario), que a lo largo del siglo han especializado su función al pasar de su expresión en el comercio y los servicios, a la banca y los seguros. Con esto, se acentó aún más el carácter dependiente de la economía, la primacía de la AMP (Area Metropolitana) sobre el resto del territorio nacional y la hegemonía de los propietarios del capital sobre el conjunto de la sociedad”<sup>6</sup>.

Lo expuesto con anterioridad tiene sentido en la medida en que se descubre que el patriciado panameño, a partir de 1903, no controló la ruta de tránsito. Uribe sostiene que tuvo que situarse en un escenario de intermediación. Sin embargo, no menos cierto es que dicha oligarquía no renunció a lo largo del siglo XX a reivindicar sus ambiciones de control. En este sentido, vale la pena contextualizar el significado de la Zona del Canal en el devenir histórico de Panamá en el período que media entre 1904 y 1977.

En efecto, el Tratado Hay-Bunau Varilla estipulaba, entre otras cosas, la concesión a los Estados Unidos con carácter de perpetuidad, denominada Zona del Canal. La misma comprendía una franja de tierra de 10 millas de ancho incluía en su centro la vía acuática y que se extendía hasta los litorales Caribe y Pacífico. Además, se le concedía de manera ilimitada, tierras y aguas auxiliares dentro de la jurisdicción de la República. Lo anterior implicaba que los derechos y privilegios concedidos a los Estados Unidos limitaban la soberanía de Panamá con respecto a la ruta de tránsito y con respecto a los Estados Unidos. Ante esto, el antiguo patriciado panameño perdió su hegemonía en virtud de la presencia de los Estados Unidos y da la(s) forma(s) en que se reorganizó el espacio geográfico panameño para incorporarlo al

comercio marítimo internacional a través de una nueva forma de apropiación tecnológica: un canal acuático.

Desde el punto de vista de la hegemonía perdida, se puede demostrar que sí la hubo a través de los escritos del Dr. Eusebio A. Morales, uno de los firmantes del tratado de 1903 que declaró, en fechas tan tempranas como 1904, que

“a juzgar por las apariencias, la grandiosa idea de abrir esta vía comercial para beneficio de todos los pueblos y naciones del orbe, se ensombrece más y más cada día, para ser reemplazada por una concepción profundamente egoísta y por los métodos más arbitrarios. La idea predominante ahora parece ser la de convertir la Zona del Canal en campo de negocios para empresas privadas desatendiendo por completo los grandes intereses que Panamá sacrificó en la esperanza de mejorar sus condiciones de vida y de establecer con los Estados Unidos relaciones perpetuamente cordiales...”<sup>7</sup>.

Vale la pena destacar dos o tres puntos de este discurso con relación a: **1.** la hegemonía perdida, **2.** la utopía transitista y, **3.** la formación política panameña. En relación con el primer punto, se puede afirmar que la presencia de los Estados Unidos tuvo una impronta de tal magnitud que es, a fin de cuenta, una de las variables explicativas de la historia panameña del siglo XX. Algunos consideran, incluso, que es a partir de las necesidades expansionistas de los Estados Unidos que se explica la existencia de Panamá como República. Dejan de lado las consideraciones sobre los intentos separatistas del Panamá colombiano del siglo XIX y toda la producción intelectual del patriciado en ese mismo siglo para afirmar que sin la intervención de los Estados Unidos, no hubiera sido posible dar el paso hacia la construcción de un Estado nacional. No es posible agotar en estas líneas semejante debate. Aunque la sola existencia del mismo muestra hasta qué punto es de importancia para quienes se acercan a la historia panameña del siglo XX. Y, más que eso: ha quedado demostrado que el objetivo a cumplir de la naciente República era, en palabras del Dr. Morales, de servir como vía comercial ‘para todos los pueblos y naciones del orbe’. En conclusión, el Tratado de 1903 significó la primera gran pérdida de hegemonía de las clases dominantes en la historia panameña del siglo XX.

En segundo lugar, se puede demostrar que los Estados Unidos, mediante el Tratado Vuneau Varilla, rompió la continuidad del proyecto transitista de las clases sociales

hegemónicas panameñas. Una clase social nacida a partir de la existencia de la ruta panameña, como ya se ha señalado. Pero, además de provocar esta ruptura, los Estados Unidos se apropiaron de la ruta y organizaron la actividad de tránsito en función de sus intereses expansionistas, económicos y geopolíticos a escala planetaria. De allí el triste lamento de Morales al decir que la utopía de servicio a todos los pueblos del mundo, fue reemplazada por ‘una concepción egoísta y por los métodos más arbitrarios’. No está de más recordar, en este sentido, que aunque se realice el transporte de mercancía a través de la ruta panameña, esto no significa que se dé por cumplida la ‘utopía transitista’ en tanto que esta se explica sólo si el tránsito redundaría en la consecución de determinados objetivos de una determinada clase social.

En tercer lugar, ¿qué significado político tuvo la presencia de los Estados Unidos para Panamá?. La posible respuesta se da en función de la existencia de una variable exógena con un poder y una hegemonía muy por encima de cualesquiera otra de tipo interna. A diferencia de otros países latinoamericanos, cuyas historias nacionales pueden ser explicadas desde una interacción entre lo interno y lo externo, cuyas fuerzas están más o menos equilibradas, en el caso panameño ocurre todo lo contrario. El peso de la construcción y operación de un canal interoceánico ya es, de por sí, un condicionamiento poderoso. Pero, a eso, habría que sumarle la presencia misma de los Estados Unidos, de la población norteamericana asentada en las riberas del Canal y, en tercer lugar, la presencia militar de esta potencia. Cada uno de estos elementos y todos en su conjunto, se expresaron en todos los intersticios de la vida panameña.

El indicador que pone en evidencia de manera más clara el significado político de la presencia norteamericana en Panamá, lo es el recuento de las numerosas intervenciones que tuvieron los Estados Unidos en Panamá a lo largo del siglo XX. Carmen Antony, jurista panameña, hace el conteo y sostiene que, entre 1850 y 1903, “Estados Unidos intervino en Panamá en 33 ocasiones: tres de ellas armadas en derecho, solicitadas por las clases gobernantes, 13 diplomáticas de hecho y en 17 ocasiones fueron armadas de hecho”<sup>8</sup>. Con relación al siglo XX, período objeto de su estudio, se pueden contabilizar hasta 23 intervenciones armadas. Sin embargo, la jurista destaca ocho en las que incluye la masacre del 9 de enero de 1964 y la invasión del 20 de diciembre de 1989. Además de estas intervenciones es necesario destacar como indicador de la impronta política de los Estados Unidos que, en los

primeros 25 años de vida independiente, en Panamá las elecciones eran organizadas y supervisadas por los mismos Estados Unidos. Es decir, se transformaron en el instituto electoral panameño. Y, más que eso, el artículo 136 de la Constitución panameña autorizaba la intervención [de los Estados Unidos] para restablecer la paz pública y el orden constitucional<sup>9</sup>.

### **3.3. El enclave canalero y la formación política panameña**

Es posible sostener que la construcción del canal, por sí misma, no expresa en su totalidad el significado político que tuvo el ingenio canalero sobre la formación política panameña. Es cierto que su significado básico es que fue una ruptura con el pasado colonial e, incluso, con el siglo XIX colombiano. Sin embargo, lo fundamental es que los Estados Unidos se apropiaron de la porción que mayores facilidades presentaba para la apertura del Canal y la pusieron bajo un régimen de enclave, segregado del resto del país.

En cuanto a la creación de un enclave colonial, lo que mejor lo expresa es el programa sanitario que impulsó Estados Unidos, previo a los trabajos de apertura del canal. El historiador de la Universidad de Georgia, Paul Sutter, propone la existencia de un discurso de o sobre la “tropicalidad” elaborado a partir de la experiencia colonial de los países capitalistas centrales en las latitudes tropicales. En el caso panameño, el principal obstáculo que se interponía para la apertura del Canal no lo era sino la naturaleza tropical del Istmo:

“es un lugar tropical de escasa cultura, caliente, húmedo, con estaciones lluviosas de nueve meses, pantanos ruidosos, vegetación densa, insectos y vida animal pestilentes y con *una población nativa de clase baja perezosa, negligente y saturada de enfermedades*. (Sin embargo), el Istmo es el futuro centro del comercio mundial. En él, se encuentran concentradas en gran número condiciones naturales y artificiales adversas que limitan tanto logros como la vida de los humanos...”<sup>10</sup>.

La respuesta al desafío sanitario, según lo que documenta Sutter y lo que se vivió a lo largo del siglo XX, fue la creación de un enclave separado y alienado del resto del país. Así se entiende y explica, entonces, la razón de por qué en el tratado Hay-Vuneau Varilla, entre las disposiciones más importantes se encontraban las sanitarias, en las que los Estados Unidos tendrían jurisdicción exclusiva dentro de los límites de la Zona del Canal<sup>11</sup>. Pero, además, el régimen de segregación social, ambiental y sanitario que impusieron los Estados Unidos se justificaba desde la perspectiva científica y racional, según las indagaciones hechas por Sutter.

El manto ideológico que sirvió para tal fin lo fue el discurso de la tropicalidad. Benjamin Kidd sostenía que era antinatural el asentamiento de las razas “occidentales” en los trópicos. Sin embargo, no dejaba de advertir el prodigioso potencial económico que representaban estas insalubres regiones. Por tanto, no se trataba de aclimatar a los occidentales sino de hacer importantes intentos de reorganizar el ambiente de manera tal que fuera tolerable para ellos. Sin embargo, no sólo era un problema que radicaba en el ambiente natural. Más importante que esto, lo resultaba ser el ambiente social existente en las regiones tropicales. Kidd sostenía que el atraso de los pueblos tropicales constituía un obstáculo a vencer, tan grande como la misma naturaleza. Y, metáfora mediante, comparaba a quienes vivían en los trópicos “con un montón de semibárbaros en una casa bellamente amueblada”<sup>12</sup>.

Para dar por concluida esta hipérbole sobre el discurso de la tropicalidad, es necesario recordar que los Estados Unidos, además de establecer un enclave económico y militar al interior del Istmo, introdujeron un rígido sistema de discriminación: “a los trabajadores negros y blancos se les pagaban salarios diferentes, mediante tasas conocidas como ‘silver roll’ y ‘gold roll’ y eran alojados y alimentados en instalaciones segregadas. Existía un amplio número de motivaciones detrás de este sistema, si bien el racismo nunca estaba muy lejos de la superficie”. Por tanto, según el discurso norteamericano, en Panamá “se le había arrancado los dientes al trópico. Habían proporcionado al mundo un modelo para el asentamiento y el control en los trópicos”<sup>13</sup>. Pero para Sutter, el discurso de la tropicalidad sirvió por sobre todo,

“para naturalizar tanto los problemas de salud creados por los humanos como las respuestas políticas y sociales a los mismos, en una época en la que la comprensión científica y médica de las ‘enfermedades tropicales’ parecía capaz de cuestionar algunas de las nociones dominantes en el propio discurso. Aquello que los comentaristas norteamericanos saludaron como *el control de la naturaleza en panamá fue, de manera más precisa, un modelo de control social*”<sup>14</sup>.

El impacto en la totalidad de la formación social panameña del modelo de enclave que inauguraron los Estados Unidos se manifestó en fechas tan tempranas como 1904, como se deja ver a través del discurso del Dr. Morales. Y ese mismo discurso se expresó, en adelante, a través de las organizaciones políticas panameñas que tuvieron como uno de sus principales objetivos la lucha por la soberanía sobre la totalidad del territorio nacional. Es decir, una temprana oposición a la interpretación estadounidense de los Tratados de 1903. En palabras de

Omar Jaén Suárez, la reorganización del ambiente en Panamá para la construcción de un canal a esclusas significó, por un lado, “una modernización extraordinaria de las estructuras y de la tecnología del transporte transístmico. Mientras que, por el otro, contribuyó también a desarticular el espacio geográfico, a alterar un cierto equilibrio ecológico y a retrasar el surgimiento de una más fuerte personalidad nacional, obligada a manifestarse más como mecanismo de defensa que como acumulación de experiencias creativas comunes”<sup>15</sup>.

Por su parte Guillermo Castro confirma que

“la construcción del Canal dio lugar a un proceso relativamente breve de alteraciones ambientales [y sociales] de gran intensidad en una porción muy limitada del territorio nacional, seguido por una prolongada estabilidad del nuevo medio así reorganizado (...). Con ello, la sociedad panameña se presenta organizada en una ‘zona de tránsito’, organizada en torno a formas muy modernas de actividad económica que acoge a la mitad de la población del país en, aproximadamente el 10 por ciento de su territorio, donde se genera entre el 80 y el 90 por ciento del Producto Interno Bruto del país (...)”<sup>16</sup>.

### **3.4. Una nueva consideración: el valor geopolítico del Istmo**

La variable geopolítica es la segunda fundamental para entender la historia política panameña del siglo XX. Un indicador de esta afirmación es que todos los partidos políticos estudiados se pronuncian sobre dos aspectos relacionados con la ruta panameña: el Canal de Panamá y la presencia militar estadounidense en el Istmo. En este sentido, vale la pena recordar el debate entre Xabier Gorostiaga y José E. Torres A y, también, lo expuesto por Juan Jované entre las décadas de 1970 y 1980.

En efecto, Gorostiaga sostiene, como tesis central, que “el enclave de la Zona del Canal es un enclave económico-político-militar”. Como función de esta primera tesis, afirma que “sus rasgos definitivos son que no pretende maximizar los beneficios (‘on a non profit basis), a través de utilidades directas”. Como tercera tesis Gorostiaga sostiene que “está bajo control oficial de un gobierno extranjero, siendo un monopolio oficial del gobierno norteamericano (‘a public utility)”. Como conclusión, Gorostiaga afirma que “se define esta situación como la de un enclave colonial, donde los móviles político-militares de la Zona del Canal son más importantes para EE.UU, que los móviles económicos”<sup>17</sup>.

Por su parte, Torres Abrego riposta a Gorostiaga en términos que no niegan la calidad de enclave económico y militar de la Zona del Canal. Sin embargo, difiere de su conclusión puesto que sostiene que, tanto la Zona del Canal como el propio Canal, son un instrumento de importancia estratégica en el proceso de expansión capitalista mundial pero, de manera específica, del capitalismo estadounidense y que esta función es dominante con relación a la importancia geopolítica del Canal y de la propia posición geográfica panameña<sup>18</sup>.

En tanto, Juan Jované señala en la misma dirección que la propuesta por los dos anteriores al afirmar que

“los intereses norteamericanos en la vía de tránsito, sin embargo, no se pueden limitar a los aspectos inmediatamente económicos que hemos explicado anteriormente, sino que deben incluirse entre estos, como altamente determinantes, la tendencia a la dominación global que reside en la propia naturaleza del imperialismo. Es en este sentido que en nuestro primer artículo sobre el Canal de Panamá, publicado en 1975, insistíamos en los siguientes términos en la vinculación entre los aspectos económicos y militares del enclave: dentro de la lógica de la competencia mundial lo importante para los Estados Unidos no sería la simple existencia de un canal, sino la existencia de un canal dominado de forma exclusiva por este país en beneficio de la acumulación de su capital...”<sup>19</sup>.

En el caso del sociólogo panameño Raúl Leis, éste define al poder militar acantonado en las riberas del Canal como “un poder hostil”. Lo define como tal en la medida en que potencia la capacidad de agresión de los Estados Unidos no sólo con respecto a Panamá sino con respecto a toda la región latinoamericana y centroamericana en particular. En efecto, en el contexto del conflicto centroamericano de la década de 1980, Leis señala que “las posibilidades de que una solución política negociada sea la alternativa viable al conflicto centroamericano, no se desarrollará en la medida que la administración norteamericana persista en su actitud de imponer una solución violenta a esa problemática, a fin de mantener su control de la región”<sup>20</sup>. Porque, en efecto, la primera tesis que intenta demostrar Leis es que el Comando Sur “es uno de los comandos unificados que los EE.UU mantiene en el mundo como expresión de su expansión imperial y se adscribe a la estrategia belicista que ejecuta la administración Reagan”<sup>21</sup>.

Todo lo anterior ayuda a demostrar que la variable geopolítica es de una importancia fundamental en la historia política panameña. Tanto los diversos movimientos sociales, como



los mismos partidos, han expresado una determinada postura con relación a este hecho. Hay que precisar, sin embargo, que no es coincidente la actividad transistista con la presencia militar de los Estados Unidos en Panamá. Ambas, en términos hipotéticos, podrían ser estudiadas o conceptualizadas de manera independiente. Es decir, la presencia militar es un elemento que se agregó a inicios del siglo XX en el marco de la Primera y la Segunda Guerra Mundial. Los acuerdos de 1903 no la contemplaron ni en la magnitud ni en la intensidad con que se manifestó ésta a lo largo de toda la vigésima centuria. De hecho, en ciertos momentos, ambas cosas se manejaron de manera independiente la una de la otra. Por ejemplo, en los importantes movimientos estudiantiles de 1947 y 1948, la lucha fundamental fue en contra de la presencia militar de los Estados Unidos, sin llegar a cuestionar lo relacionado con la actividad del tránsito interoceánico que se realizaba a través del Canal.

Pero ya sea a favor o en contra de la presencia militar o de la existencia de la Zona del Canal, desde cualquiera de las posibles alternativas, todos los partidos estudiados tuvieron algo que decir o que proponer. Esto se puede observar en los extremos opuestos del espectro político. Por una parte, el Partido del Pueblo (comunista) reclamaba la soberanía sobre todo el territorio y el desalojo de las tropas norteamericanas desde 1956 y 1958. Por el otro, los partidos de cuño liberal abogan por una convivencia pacífica y por “justas compensaciones” o “beneficios compartidos” de la riqueza que generase la actividad transistista. Por igual, los partidos liberales tradicionales de mediados del siglo XX, se mostraban proclives a la presencia militar de los Estados Unidos en la medida en que ésta sirviera como mercado de consumo que, a su vez, diera el impulso necesario para el desarrollo de un mercado nacional.

La línea maestra que explica y define la postura de los diversos partidos políticos panameños durante el siglo XX es, precisamente, la que les enfrenta o les hace aliados de la presencia militar y económica de los Estados Unidos en Panamá. Así, el Partido del Pueblo señalaba, en 1956, que este partido había sido puesto en la ilegalidad “por el gobierno reaccionario de Remón, en descarada complicidad con el imperialismo yanqui (...)”<sup>22</sup>. Es decir, los diversos partidos no sólo están enfrentados a la presencia hegemónica de los Estados Unidos, sino en conflicto entre sí en dependencia del proyecto político que representan. Y, dentro de este proyecto, la variable que más polarizó el espectro político panameño durante el

siglo XX, fue la postura asumida por los partidos políticos frente a la presencia de los Estados Unidos.

Sin embargo, en este trabajo de investigación se sostiene que ninguno de los partidos en lidia por el poder en el siglo XX escapó del influjo de la utopía transitista. El mismo Partido del Pueblo sostenía en un comunicado con fecha del 2 de diciembre de 1958, titulado “El imperialismo, el militarismo y la situación actual” que

“hay que aumentar, no sólo la parte o cuota del Estado en el producto nacional, sino que hay que incrementar ese mismo producto nacional, lo cual equivale a plantear en el fondo un desarrollo de la agricultura, la industria y otras actividades económicas del país. Más aún: esto *equivale* a exigir de los Estados Unidos mayores aportes para Panamá del negocio de la comunicación transistmica”<sup>23</sup>.

De nuevo, es necesario aclarar que si se traen a cuento las demandas del Partido del Pueblo, no es para debatir sobre la justeza o no de su propuesta en cuanto a la ruta de tránsito. Sirve como indicador de la impronta que ésta tuvo en la formación política panameña. Incluso, si es permitido adelantarse un tanto, la propuesta del Partido Revolucionario Democrático, elaborada en 1987, es una descendiente directa de la del partido comunista 30 años antes, así como la formulada por Raúl Vaccaro da un salto de 160 años y es una copia directa de la que había planteado el patriado panameño en el acta de independencia de Panamá de España, en 1821<sup>24</sup>. Es decir, la impronta de la ruta de tránsito y de la ideología transitista es de tal magnitud que, en los extremos del espectro político panameño se pueden encontrar un punto en común: el problema de la ruta de tránsito. Pero lo más importante a destacar de la propuesta del Partido del Pueblo, es que hacen una equivalencia entre dos variables: desarrollo nacional y actividad de tránsito, en donde esta última es la variable explicativa y, la primera, sirve como variable dependiente.

La ruptura fundamental de los partidos políticos panameños, con respecto al estatuto colonial de 1903, no se dio sino hasta que se rechazó la presencia de los Estados Unidos en suelo panameño. Diversas fueron las posiciones exploradas desde los partidos políticos y desde las organizaciones sociales con relación a este conflicto. Sin embargo, en la mayoría de las veces, lo que se cuestionaba era la forma de la permanencia, más que la permanencia en sí. Esta afirmación conlleva, como consecuencia, la obligación de hacer un intento por explicar

las razones por las que la apertura del Canal tuvo y tiene en el presente una importancia de tal magnitud.

### **3.5. La ruta de tránsito: control, dominio y poder**

Las razones que se organizarán en este apartado para explicar la anterior pregunta se organizarán en dos aspectos. El primero de ellos, las razones de índole teórica y, las segundas, las razones de índole histórica. A su vez, los datos y eventos que se usarán como argumentos, habrán de ser considerados como indicadores que demuestran que la afirmación hecha a inicios es válida. Es decir, demuestran que existe correlación entre la ruta de tránsito y la formación política panameña. Por igual, se explicará primero aquellas razones de índole interna y, luego, cómo estas interactúan con relación a las variables exógenas. Es necesario advertir que esto se hace con el fin de facilitar el análisis, puesto que en la realidad no es posible desvincular estos factores los unos de los otros

En efecto, el economista salvadoreño Héctor Dada Hirezi sostiene que a una determinada forma de apropiación de la ruta panameña, corresponderá un determinado impacto que se expresará, a su vez, en el conjunto de la formación social panameña<sup>25</sup>. Así, por ejemplo, la infraestructura requerida para el funcionamiento de un ferrocarril, es en todo diferente a la necesaria para el funcionamiento de un canal movido con energía eléctrica e hidráulica. Nunca estará de más recordar la magistral exposición que con respecto a esto hace Alfredo Figueroa Navarro para el siglo XIX, luego de la apertura del ferrocarril transístmico en la década de 1850<sup>26</sup>. Es decir, la logística de cada una de las formas tecnológicas influye en las formas de organizar el trabajo para realizar el tránsito. Esto, a su vez, tiene un impacto sobre las clases sociales locales que se refleja en las formas que tienen éstas de relacionarse con la ruta, con el tránsito y con el instrumento tecnológico. Así, por ejemplo, el tránsito por el Camino de Cruces durante la colonia, implicó la utilización de mano de obra esclava, implicó que el patriciado rural se viera favorecido en virtud de las demandas de carne y cueros generada por la actividad de trasiego. También el patriciado local se beneficiaba en virtud de que era dueño de las fincas suburbanas y de parte importante de la infraestructura inmobiliaria de la ciudad terminal de Panamá<sup>27</sup>.

Por su parte, el ferrocarril en su etapa de construcción, implicó la proletarización en gran magnitud de la mano de obra. Importa poco si era local o traída allende los mares. Importa destacar el carácter novedoso que significó la apertura del ferrocarril en términos de la configuración de las clases sociales en Panamá. Significó una profunda transformación en las formas de organizar la fuerza de trabajo puesto que, por primera vez y con cierto grado de importancia, el trabajo asalariado era el hegemónico en el Istmo. Pero mucho más importante fue lo ocurrido en la década de 1880 con el intento de apertura del canal francés y, mucho más intenso y de una magnitud jamás vista, fue lo ocurrido durante los tres primeros lustros del siglo XX, durante la construcción del Canal por parte de los Estados Unidos. Es necesario reiterar, entonces, la importancia del planteamiento de Héctor Dada en este sentido.

Otro elemento que va aparejado a lo anterior, es el aumento en grados de magnitud de la capacidad de carga y transporte que ha experimentado la ruta. La muy limitada capacidad que tenía el Camino de Cruces o el ferrocarril hizo que la ruta panameña pudiera considerarse, en algunos momentos, tangencial e intercambiable por la del Cabo de Hornos o por la ruta nicaragüense. El incremento experimentado con la apertura del Canal significó un impacto para la emergente formación social panameña en proporción directa a la magnitud de la obra inaugurada. Es necesario recordar la noción de O'Connor sobre la producción de condiciones puesto que, en efecto, una de las variables que contempla este autor se refiere a la presencia de un Estado y de la formación política de las clases sociales como condiciones necesaria para articular y relacionar los diversos medios e instrumentos de producción.

Pero lo que más atañe a esta investigación, es lo referente a la variable política y al impacto que la utopía transitista ha tenido sobre la formación política panameña. En ese sentido, lo fundamental que hay que tomar en cuenta es que durante el siglo XX el conjunto de la sociedad panameña interactuó de manera directa con el capital corporativo estadounidense. Es decir, frente a Panamá no había una empresa transnacional o una empresa capitalista dedicada a la explotación de un rubro en particular. Y lo más importante: los Estados Unidos segregó la porción territorial por la cual atravesaría el Canal. Esta segregación tuvo dos impactos fundamentales. Por una parte, la creación de un enclave colonial dentro de la territorialidad panameña y, el segundo, es que se destruyó el proyecto del patriciado panameño

de controlar la ruta de tránsito o, al menos, participar de una manera más dinámica en la operación y los beneficios generados por el Canal de Panamá. En cierto sentido, es posible sostener que el patriciado panameño fue destruido con el acto fundacional de 1903. Esta afirmación se hace en virtud de que, con anterioridad, se ha sostenido que la función transitista generó una clase social cuya existencia, reproducción y sostenimiento depende, de manera directa, de la existencia de la actividad transitista.

Entonces, la forma en que organizaron los Estados Unidos el ejercicio del poder sobre la ruta de tránsito, implicó que el patriciado local fuera excluido de cualquier forma de control y participación sobre la misma. Durante los primeros 30 años de vida republicana el patriciado, trocado en burguesía local, se dedicó a captar ingresos tangenciales que se generaban por la actividad de apertura y operación de la vía acuática a partir de 1914<sup>28</sup>. Es decir, el dominio y control de la ruta pasó, de plano, a los Estados Unidos y en el primer tercio de la vida republicana, el patriciado local fue destruido con relación a la utopía de tránsito. En cierta forma, sobrevivió la utopía pero las clases sociales hegemónicas perdieron el control del bien que le daba sentido a la misma.

### **3.6. Sobre los partidos políticos en Panamá: génesis, desarrollo y consolidación**

Para poder desarrollar este aspecto, es fundamental tener presente las consideraciones anteriores. Tampoco está de más reiterar algunas de las líneas maestras que explican el surgimiento de los partidos políticos panameños. La primera de ellas y es la que funciona como hipótesis de trabajo de la presente investigación, es que la utopía transitista es la variable explicativa de la formación política panameña<sup>29</sup>. Lo segundo, es que la utopía transitista, si bien fue fundada a inicios del siglo XIX, se invisibilizó durante la primera mitad del siglo XX puesto que el conflicto entre Panamá y los Estados Unidos es la variable que gobernó la vigésima centuria panameña. Dentro de este conflicto hubo, a su vez, dos aspectos de suprema importancia: el primero, la construcción y operación del canal acuático. El segundo lugar, está el régimen de enclave colonial con el que o a través del cual, los Estados Unidos organizaron el dominio y el control de la ruta de tránsito panameña. Un tercer factor, que se agregó en

virtud de los dos anteriores, fue la presencia militar estadounidense producto, también, de los intereses geopolíticos de esta potencia a escala latinoamericana y planetaria.

Además, están los factores de índole interno como son las formas de organización y lucha que asumieron las diversas clases sociales en Panamá. Esto implica la transformación de unas, el surgimiento de otras y las alianzas que se dieron entre diversas clases o estratos de clases. Sin embargo, aunque esto es de fundamental importancia explicarlo, no menos importantes lo es afirmar que la contradicción Panamá versus Estados Unidos es lo que “en última instancia”, explica la formación política panameña. Porque, en efecto, ha quedado demostrada la hipótesis de que las clases sociales hegemónicas en Panamá han visto la función transitista como el medio y herramienta para la conservación del poder de su clase sobre el resto de la sociedad. En el siglo XIX, como ya se ha visto, el medio para alcanzar la utopía era un Estado nacional independiente. Para el siglo XX, el medio fue la construcción y consolidación del Estado nacional, luego de la independencia de 1903 y de la inmediata pérdida del posible control sobre la ruta de tránsito a favor de los Estados Unidos.

Como se ha delineado la organización de las clases sociales hegemónicas en partidos políticos fue muy temprana. Ya para la década de 1840 se formalizó este medio por el cual se expresaba el proyecto del patriciado local. Y, como se ha de recordar, un partido político sólo se entiende y explica en la medida en que exprese a una clase social y tenga como objetivo fundamental el poder del Estado. Importa poco el tipo de partido (elitario, de masas, patrimonialista, etc.) que se haya organizado, al menos por el momento. Importa, eso sí, identificar las clases que se organizaron por este intermedio y los proyectos que impulsan. En este sentido, uno de los indicadores fundamentales para descubrir la transformación de una clase en sí, en una clase para sí, es su capacidad de organizarse en torno de una estructura que exprese su ideario y que sirva como herramienta y base para impulsar su proyecto. La clase social portadora del proyecto de la utopía transitista, como se ha visto, muy pronto pudo dar este salto cualitativo. Un segundo indicador adoptado desde la perspectiva gramsciana, es la de poder ejercer la hegemonía o, al menos, poder luchar por ella con relación al control de las clases sociales subalternas. El tercero, es la capacidad de sumar a otras clases sociales o

fracciones de clase a su proyecto. Vistas así las cosas, ambos criterios se han podido diagnosticar a lo largo de esta investigación.

En efecto: la ideología transitista, cuya cimera expresión es la utopía de tránsito, fue la ideología que asumieron las clases sociales subalternas en el siglo XIX. El movimiento separatista que describe Figueroa Navarro, sus proclamas y demandas al poder centralista bogotano, así lo demuestra. Sin embargo, no menos cierto es que la utopía transitista es una creación del patriciado panameño que como ideología se impuso y fue adoptada por los mulatos, negros y campesinos que habitaban el arrabal panameño. Figueroa Navarro descubre que la asonada independentista de 1830 fue “arrabalera y populista”<sup>30</sup>. Entonces, lo acaecido a lo largo del siglo XX en cuanto a la variable política, se explica a partir de esta temprana contradicción entre diversas clases sociales y, sobre todo, entre las diversas fracciones de clase, como lo es el caso del enfrentamiento entre el actual Partido Arnulfista y el Partido Revolucionario Democrático. En los párrafos siguientes se delinearán las primeras características de los partidos políticos panameños y esto permitirá arribar con mayor claridad al período de estudio de la presente investigación.

### **3.7. Características fundamentales del movimiento social panameño, siglo XX**

#### **3.7.1. El carácter oligárquico de los partidos políticos en Panamá**

Como ya se ha visto, la primera clase social que logró organizarse como partido, fue el patriciado panameño en la década de 1840. Sus intereses, vinculados y dependientes de la actividad transitista, habían entrado desde muy pronto en contradicción con el centralismo bogotano. Y son los liberales los que llevan adelante el proyecto de emancipación de 1903. En palabras de Figueroa Navarro, esta sería una independencia “urbana y oligárquica”. Y la capacidad de organizarse en estructura partidistas la tiene la oligarquía local en la medida en que, aunque menos numerosa, tiene bajo su control y propiedad los medios de producción y la infraestructura que le había dado servicio a la ruta en los últimos 100 años, como ya lo ha delineado Alvaro Uribe. También les acompaña un proyecto: hacer de Panamá un emporio al

servicio del comercio marítimo internacional. Es el objetivo que, en la larga duración, se ha mantenido en la historia panameña.

En cuanto a las propuestas políticas, Jilma Noriega de Jurado sostiene que las primeras expresiones políticas expresaban a la oligarquía nacional y a las clases que, de alguna manera, mantenía cierta capacidad de generar poder y ejercerlo sobre las clases sociales subalternas. “Los poseedores de fortuna, los terratenientes y comerciante que mayoritariamente conformaron la estructura del primer gobierno republicano, pretendían mantener la hegemonía política capaz de garantizarles el usufructo del poder y todas sus ventajas económicas”. En ese mismo período, “quedó así configurada la tradicional división entre liberales y conservadores, esta vez con una clara connotación de clases, porque al Partido Liberal se adhirieron las masa y los dirigentes de raigambre popular”. Pero Noriega de Jurado aclara más adelante que

“al pasar de los años fueron surgiendo nuevos intereses que conllevaron la necesidad de manejar el gobierno como medio indispensable para acrecentar y consolidar el poder económico y aumentar el prestigio social, creándose en consecuencia nuevos partidos con la misma facilidad con que se constituían sociedades anónimas (...). Las doctrinas conservadoras no merecían el respaldo ni contaban con la simpatía de las masas populares panameña, por lo que el Partido Conservador fue languideciendo hasta desaparecer”<sup>31</sup>.

Aunque la posición de Noriega es acertada, no debate ni profundiza sobre los orígenes de ese poder ni aclara cuál era la base económica sobre la cual descansaba el ideario de las clases sociales representadas por los partidos políticos en las primeras décadas del siglo XX. Constata, eso sí, que eran de cuño oligárquico y que a sus filas “se adherían las masas populares”. Seguido a esto, elabora una larga lista de partidos políticos de tendencia conservadora que permanecían por cortísimo tiempo en el escenario político con un discurso tomado de los liberales. Señala que “estos minipartidos tenían plataformas tan similares que bien se hubiera podido mimiografiar los postulados y programas de gobierno y, cambiando sólo el nombre de la entidad y el orden de los acápite, servían igualmente para cualquiera de los partidos que proliferaban, como una táctica eficiente para dominar las Asambleas [Legislativas]”<sup>32</sup>. Se puede sostener, según Noriega de Jurado, que la mayoría de los partidos existentes en el período 1903-1960, carecieron de plataformas ideológicas o programáticas de



largo alcance. Con excepción de los partidos Socialista, del Pueblo (comunista), Demócrata Cristiano

“y de dos grupos, Acción Comunal y Frente Patriótico de la Juventud –este último convertido en partido político– los demás partidos fueron meros instrumentos para la conquista del poder y la perpetuación en el mismo como medio de dominación económica, antes divorciados y sin el menor propósito serio de propugnar por el interés o mejoramiento de las mayorías nacionales”<sup>33</sup>.

Noriega de Jurado tampoco hace un análisis de las variables exógenas que pesan sobre la estructura política panameña. En ningún momento considera la presencia de los Estados Unidos como uno de los principales factores condicionantes de la vida nacional y de cómo esto se expresa a lo interno de cada uno de los partidos. En este sentido, aunque el Dr. Morales denunció desde muy temprano el tratado de 1903 como oprobioso para Panamá, la oligarquía panameña, como clase, prefirió una pacífica convivencia con la potencia norteaña y, además, optó por obtener una renta diferencial extraída a los trabajadores del Canal vía el alquiler de inmuebles en los predios de la ciudad de Panamá<sup>34</sup>. En 1904, por ejemplo, Tomás Arias consideraba que la Enmienda Platt era conveniente incluirla en la Constitución Política de Panamá “toda vez que ella concede un derecho a su gobierno (EE.UU) pero, a la vez, le apareja la obligación de *intervenir con fuerza armada* para la conservación del orden público en caso de que sea alterado en cualquier parte de la República”<sup>35</sup>. Por su parte, Rolando Hernández hace un acercamiento al problema de la interacción entre las clases sociales hegemónicas locales con el poder monopólico de los Estados Unidos, expresado en la presencia norteamericana en la Zona del Canal.

Tanto Noriega de Jurado como Hernández coinciden en calificar la estructura política panameña de la primera mitad del siglo XX como oligárquica, al servicio de los intereses de las clases dominantes y como instrumentos para la perpetuación del poder y hegemonía de estas mismas clases. En apariencia, entonces, surge una contradicción: ¿cómo y en qué momento entra la oligarquía local en conflicto con los intereses de los Estados Unidos en Panamá?

La posible respuesta se delinea a partir del agotamiento del proyecto liberal que gobernó el país en los primeros 25 años de la República. Es necesario recordar que los Estados

Unidos había expropiado el control de la ruta de tránsito al patriciado local y que éste tuvo transformarse en una burguesía casateniente, comercial y financiera. Además, hubo de preocuparse por la construcción y consolidación de la nación en la medida en que ya no contaba con el instrumento cuyo discurso había servido en su búsqueda de apoyo y legitimidad: la actividad transitista. En efecto, muy pronto la oligarquía panameña descubrió una seria contradicción entre su clase y el surgimiento de dos nuevos actores sociales, que no aún clases sociales en el sentido clásico del concepto: por un lado la clase obrera y, por el otro, la de una clase media, numerosa e “ilustrada”. La capacidad de movilización de la primera se pone en evidencia en 1925, con el conocido Movimiento Inquilinario. “En esta ocasión, relata Uribe, el gobierno, intransigente e incapaz de sofocar por la fuerza la organizada agitación inquilinaria, requirió la intervención de los vecinos de la Zona que ocuparon la ciudad [de Panamá] durante once días (...). Con ello, el problema se difirió y volvió a presentarse siete años más tarde al llegar al país los estremecimientos de la crisis capitalista de 1930”<sup>36</sup>. La capacidad de movilización de la segunda, se vio a partir de la fundación de la Universidad de Panamá, en 1935. Esta se vio expresada, además, en 1947 y 1948 con la fundación del Frente Patriótico de la Juventud, que devino en partido político a inicios de la década de 1950.

Por otra parte, la estrategia de las clases sociales dominantes ante estos conflictos se definió desde muy temprano: Guillermo Castro la define como un ‘huir hacia delante’. En efecto, al agotarse el proyecto liberal del período 1903-1930, la oligarquía inició un proceso de denuncia del tratado de 1903. En esa dirección, J. Conte Porras constata que en 1924 el Dr. Harmodio Arias Madrid (hermano mayor de Arnulfo Arias), al finalizar el mandato presidencial de Belisario Porras, es elegido como diputado a la Asamblea Nacional con el apoyo de Acción Comunal que es la organización desde la cual se lanzó a la arena política el Dr. Arnulfo Arias Madrid, en 1931. Por su parte, el Dr. Harmodio Arias, desde la Asamblea Nacional se convirtió en el adalid de la causa nacionalista que repudió el Convenio Kellogg-Alfaro, que aspiraba a reformar el Tratado Hay-VunEAU Varilla de 1903 a favor de los Estados Unidos.

Empero, al analizar los planteamientos de la oligarquía, se descubre que no existe un temprano rechazo a la presencia y usurpación de la ruta transistmica. Existe, eso sí, una

demanda por obtener mayores beneficios económicos y mayor participación en el comercio interoceánico. Es decir, la participación de las clases sociales hegemónicas en la actividad transitista se limitó, en primer lugar, a una simple extracción de renta diferencial. Luego, en los primeros lustros del siglo XX, se preocuparon por denunciar el Tratado de 1903 y exigieron una mayor participación en el mercado de la Zona del Canal, es decir, que sus productos tuvieran entrada al interior de ésta y, además, unas justas compensaciones o beneficios compartidos, que se traducirían en una mayor anualidad a Panamá por parte de los Estados Unidos.

En este sentido, se puede sostener que la oligarquía hizo coincidir sus intereses de clase con los intereses nacionales y, a partir de una visión patrimonialista del Estado, organizaron las relaciones de poder a lo interno de la naciente República. Es de destacar que la economía terciaria, (banca, comercio, servicios) ha ejercido, durante el siglo XX, una hegemonía indiscutible sobre cualesquiera otro sector económico en Panamá. Por ejemplo, el proyecto de desarrollar un mercado interno, de las décadas de 1950 y 1960, fue dependiente de la mayor participación de Panamá en las utilidades generadas por la actividad canalera. Igual, la fundación de la Zona Libre de Colón, en la década de 1940, responde al objetivo de hacer de Panamá el tan ambicionado emporio comercial al servicio de la economía mundial. Estos datos ayudan a confirmar que las formas de organización de las clases sociales hegemónicas en Panamá, giraron en torno a la necesidad de hacerse con una creciente participación en la dinámica transitista. En este aspecto, hay que recordar lo planteado en el marco teórico sobre el tránsito del patriciado urbano, en el siglo XIX, de una clase en sí a una clase para sí. En efecto, aunque lograron al constituirse en una clase para sí, con conciencia propia y, además, con un proyecto socioeconómico que les representaba, carecían del poder y hegemonía necesarias para imponerlo frente a poderes exógenos: Inglaterra, Estados Unidos, España o Bogotá. Sin embargo, no cabe dudas que sí tienen o logran construir una hegemonía sólida con respecto a las clases sociales subalternas locales.

### **3.7.2. La conflictividad intracase**

Como ya se ha planteado, la ruta de tránsito generó una clase social dependiente de esta actividad desde finales del siglo XVIII. Sin embargo, en la primera mitad del siglo XX, se

pueden descubrir importantes fisuras a lo interno de esta clase social. Los conflictos intra clase se explican, a su vez, por las formas en que las diversas fracciones de la oligarquía se vinculaban o pretendían vincularse con la actividad transitista. En este sentido, la principal contradicción que se dio fue entre las fracciones comerciantes de la burguesía y la oligarquía terrateniente con importantes intereses en el sector industrial y agroindustrial. Sin embargo, ambas fracciones eran dependientes del poder de los Estados Unidos.

Para los efectos de esta investigación, ese conflicto político expresaba dos proyectos contradictorios relacionados o dependientes de la ruta de tránsito o del Canal de Panamá. En este sentido, no hay que olvidar la seria advertencia de Héctor Dada: una determinada forma tecnológica de apropiación de la ruta de tránsito, conllevará determinadas formas de organización social. En efecto, la oligarquía terrateniente tenía una forma distinta de relacionarse con el enclave en la medida en que la Zona del Canal representaba un mercado de una capacidad de consumo muy por encima, en varios órdenes de magnitud, del limitado y pequeño mercado nacional. No hay que olvidar, tampoco, que los Estados Unidos organizaron la Zona del Canal a manera de enclave. Por lo tanto, todas las necesidades de consumo, de cualquier tipo de bienes, eran satisfechas por empresas estadounidenses o por el mismo gobierno federal. Por otra parte, la forma de reproducción del capital para la burguesía citadina se hacía en función de actividades de servicios, comerciales y, de manera fundamental, en la ya referida extracción de renta diferencial vía el negocio inquilinario.

Pero, de cualquier forma, ambos proyectos se adscribían a la actividad interoceánica de una manera tangencial e indirecta, sin tocar siquiera el gigantesco volumen de riquezas que generaba el Canal de Panamá. En esta dirección Juan Jované explica que “la estrechez de mercado (nacional), se refuerza por el funcionamiento del Canal dentro de un esquema de enclave económico. En efecto, históricamente el capital nativo se ha visto impedido de utilizar los elevados ingresos de los residentes en la Zona del Canal, como un mercado interno, que permita la realización de un excedente también interno y un cierto nivel superior de industrialización...”<sup>37</sup>. Las afirmaciones de Jované son la base sobre la cual descansa la gran contradicción entre las clases sociales hegemónicas a lo largo del siglo XX. Esta contradicción la expresan, de manera diáfana y clara, los partidos Arnulfista y Revolucionario Democrático.

En efecto, en la primera parte del siglo XX, las diversas posturas asumidas por las organizaciones partidarias expresan la condición de clase de quienes la formulan. Y, más que eso, son expresadas desde el poder del Estado o desde partidos políticos que se organizan en el sentido señalado por Noriega de Jurado: como estructuras para luchar por el poder de determinados grupos sociales sin más agenda que sus propios intereses. Así, por ejemplo, en 1936 se logró enmendar el Tratado de 1903 y, con ello, adquirir una mayor autonomía política y económica de Panamá con respecto a los Estados Unidos. Cosa que redundó en el fortalecimiento de un mercado interno. Igual ocurrió en 1955. Un nuevo convenio entre Panamá y los Estados Unidos favoreció los intereses de la burguesía panameña. El juicio de valor que hace Víctor Avila sobre el mismo es en positivo en la medida en que permitió “un cierto desarrollo económico del país, lo que trajo como consecuencia el crecimiento de la clase obrera panameña”. Esto, en virtud de que, “el presidente Remón logró concretar con el presidente norteamericano general D. Aisenhower un tratado en 1955 (...). Este contenía una serie de ventajas económicas que favorecían a los sectores empresariales panameños, los que pudieron colocar sus productos industriales y agropecuarios en el mercado de la Zona del Canal. Panamá pudo vender, a raíz de este tratado, leche, helados, ron, cemento, cigarrillos, cerveza, azúcar, carnes, entre otros productos en el mercado de la Zona del Canal”<sup>38</sup>.

La propuesta de las justas compensaciones y de los beneficios compartidos equitativamente, eran los ejes fundamentales de la propuesta económica de la burguesía que se expresaban en la estructura política, a través de las demandas y denuncias de Panamá ante los Estados Unidos. Carlos Bolívar Pedreschi lo expresaba en cuanto a la disyuntiva entre ‘prácticos y realistas’ y los ‘intereses de la nación’. “[Para los primeros], los objetivos de las negociaciones deben limitarse a lo que sea posible conseguir, los objetivos de los que actúan con sentido histórico [los segundos] deben ajustarse a lo que corresponde a las necesidades políticas y económicas de la República de Panamá, sean tales objetivos posibles de modo inmediato o no”<sup>39</sup>. Y ambas percepciones sobre el tema de la ruta, significan la variable fundamental que divide y explica la lucha política durante el siglo XX. En los antecedentes del Arnulfismo, como se verá más adelante, se expresan los intereses de la burguesía agroindustrial con una fuerte base social en el campesinado allende el Canal de Panamá y la ciudad de Panamá. En Cambio, el PRD expresa el proyecto político de la burguesía comercial,

financiera y modernizadora acentada en los sectores urbanos del país, temas a debatirse con posterioridad.

### **3.7.3. El surgimiento y consolidación de nuevas clases sociales**

El tercer elemento que es posible destacar de la identidad de la estructura política panameña, es que durante el siglo XX surgieron nuevas clases sociales o fracciones de clases obtuvieron una mayor poder y una mayor capacidad propositiva frente a las tradicionales y hegemónicas expresiones políticas de la burguesía/oligarquía nacional. Este nuevo elemento es de importancia cardinal puesto que, con respecto a la vía interoceánica, fueron estas nuevas clases sociales las que le imprimieron un nuevo sello y una nueva dinámica al viejo conflicto entre Panamá y los Estados Unidos. Tanto es así, que la historiografía panameña sugiera dos momentos de profundas rupturas durante el siglo XX. Por una parte, la independencia de Colombia, en 1903 y, por la otra, el movimiento estudiantil de enero de 1964.

En efecto, la independencia de 1903, estuvo mediada por los intereses expansionistas de los Estados Unidos y por los intereses de clase del patriciado panameño. Pero, en 1964, el movimiento estudiantil tradujo o expresó una larga tradición de conflictos y contradicciones entre las clases sociales subalternas y las hegemónicas. Sin embargo, es necesario aclarar que la participación política de la clase obrera, por ejemplo, no se da sino hasta bien entrado el siglo XX. Ya se dijo que la construcción del ferrocarril, en la década de 1850 y el intento francés de un canal, entre las décadas de 1880 y 1890, significó la introducción, a gran escala, del trabajo asalariado en Panamá. Entonces, la clase obrera,

“entendida como el grupo humano que crea y re-crea la estructura material de la sociedad [capitalista] en tanto que portadora de una fuerza de trabajo que vende en el mercado, aparece en Panamá en la construcción del ferrocarril interoceánico. Este sólo hecho ya indica que desde su primera aparición –si fuera la única vez no sería quizás tan importante–, adquirió las características de un *enclave* social que depende de otro geoeconómico y geopolítico [el Canal y bases militares] no panameño. Este nexo atípico con lo externo, obligó al historiador francés Pierre Chanuu a declarar que durante los siglos XVI y XVII, Panamá ‘era un Istmo de Sevilla’ y que, posteriormente, por otros observadores y estudiosos, se le definiera como ‘un Istmo de Jamaica’ y con la construcción del ferrocarril, como ‘un istmo de Nueva York’ ...”<sup>40</sup>.

Es necesario insistir en el carácter exógeno de la clase obrera panameña porque en efecto, no era una clase que dependiera de la dinámica económica nacional para su existencia y reproducción. Sus vínculos con lo nacional se verificaban a través de la denominada extracción de renta diferencial, puesto que el régimen segregacionista de los Estados Unidos les obligaba a consumir gran parte de su salario en bienes y servicios ofertados en el mercado local. Sin embargo, la venta de su fuerza de trabajo se operacionalizaba con los Estados Unidos, que no con Panamá. Su permanencia en Panamá, en un principio, era contingente y relacionada con las obras de construcción del Canal. Por tanto, los primeros conflictos y contradicciones, según lo historiado por Soler, se verifican entre la clase obrera y los Estados Unidos.

El ya mencionado Movimiento Inquilinario de 1925, se caracterizó por ser un movimiento social de estos trabajadores contra el poder de la burguesía casateniente y no un movimiento que enfrentara a la clase trabajadora contra los propietarios de los medios de producción en Panamá. Esta es una característica muy importante a tener en cuenta puesto que gran parte de la fuerza de trabajo antillana, luego de terminadas las obras de construcción del Canal, en 1914, quedó varada en Panamá, sin posibilidades de regresar a sus lugares de origen. Para 1941, según lo documentado por Bulmer Thomas, el presidente Arnulfo Arias, les retiró la ciudadanía panameña a estos trabajadores y a sus descendientes. En cambio, el liberalismo radical, intentó sumar a este conglomerado obrero desde muy temprano y, en el caso del PRD en la década de 1980, supo recoger y sumar las reivindicaciones de los descendientes de los obreros antillanos a su propuesta y/o plataforma política.

El surgimiento de una clase obrera robusta y con capacidad propositiva, no se dio en Panamá sino hasta muy entrado el siglo XX. De manera específica, a partir de la década de 1950, con el proceso de creación y expansión del mercado interno a través del programa de sustitución de importaciones de la CEPAL. Aunque a lo interno de la Zona del Canal existió un fuerte y robusto movimiento obrero, este no tenía vínculos orgánicos con el movimiento social panameño y, muy por el contrario, expresaba demandas que muy poco tenían que ver con las propias y particulares del movimiento social panameño y, en algunos momentos, entraron en profundas contradicciones con el movimiento obrero panameño. Lo que mejor

ejemplifica esta permanente contradicción, es el proceso de ejecución de los Tratados Torrijos-Carter entre 1979 y 1999. En efecto, los trabajadores de las bases militares estadounidenses, en todo momento se mostraron desafectos a dicha ejecución y, en algunos momentos, la adversaron de manera abierta y directa, en franca oposición con las demandas y reivindicaciones nacionales por el desmantelamiento del enclave militar estadounidense.

En párrafos anteriores se había planteado que los eventos de 1964 expresaron una profunda ruptura para la formación social y económica panameña. En términos teóricos e históricos, esta ruptura se explica desde dos vertientes. Por una parte, que la oligarquía/burguesía, era la clase social que había hegemonizado la identidad política panameña y era la que había manejado lo referente al destino de la ruta de tránsito. La otra vertiente que explica esta ruptura, es el hecho de que es el principal movimiento social panameño con una identidad política contrahegemónica en el siglo XX. En efecto, para Souza y de León,

“las luchas sociales del pueblo panameño han tenido como motor fundamental las contradicciones antagónicas que tienen las amplias mayorías nacionales frente a los explotadores extranjeros y nacionales. El binomio oligarquía-imperialismo constituye, históricamente, el enemigo que las clases populares panameñas deben derrotar en los terrenos político, económico e ideológico, para forjar una nación independiente democrática y progresista...”<sup>41</sup>.

Entonces, los movimientos sociales panameños derivaron de enfrentamientos con la burguesía nacional a enfrentamientos contra la presencia de los Estados Unidos en Panamá. A decir de Guillermo Castro, fue en 1964 cuando el movimiento popular panameño expresó la existencia del binomio burguesía nacional-imperialismo. Identificó, además, que sus luchas y demandas contra la oligarquía panameña carecían de sentido si en éstas no se demandaba la salida definitiva de los Estados Unidos de territorio panameño. En efecto, una lectura de los convenios y tratados entre los Estados Unidos y Panamá, hasta 1955, demuestran que las clases sociales hegemónicas reivindicaban una soberanía limitada y no se adentraban a problemas tales como la salida estadounidense o, más que eso, a controlar Panamá la ruta de tránsito. Es necesario recordar que los Estados Unidos “le arrebataron de hecho el monopolio sobre la ruta de tránsito, prohibiendo a los panameños, de un solo golpe, el acceso al comercio



en el área. Washington creó una Zona del Canal de la cual excluyó toda presencia panameña”<sup>42</sup>.

A partir de finales de la década de 1950, no se entenderá al movimiento popular panameño sin el componente anti-norteamericano. Se puede sostener que la propuesta del ejercicio de la soberanía nacional sobre todo el territorio y, de manera fundamental, el control de la ruta de tránsito por el Estado panameño, fue lo que se expresó en 1964. Las reivindicaciones del movimiento estudiantil de esas fechas exigían que las tropas norteamericanas desalojaran el suelo panameño. Esto en cuanto a lo geopolítico. En cuanto a la ruta de tránsito, exigían la transferencia del bien canalero a manos panameñas y el desmantelamiento de la Zona del Canal. Es decir, un control de Panamá de toda su geografía y del principal recurso del país: su posición, situación y condición ístmica y geográfica.

En este período (1903-1968), los partidos de cuño liberal habían gobernado el país. Sin embargo, el proyecto de desarrollo que representaban había llegado a una crisis y ya no expresaba las demandas de los sectores sociales subalternos. En octubre de 1968, se dio el golpe militar que llevó al poder al general Omar Torrijos Herrera. Este golpe se explica en tanto

“las crisis de hegemonía del bloque liberal y la incapacidad para movilizar fuerzas de parte del Partido Panameñista [hoy Arnulfista]. Tanto el liberalismo como el panameñismo carecían de enlace orgánico con las clases dominadas. Las viejas relaciones de dominación clientelista aún eran predominantes, a pesar de su poca efectividad. Fue al interior de esta realidad que se introdujo la Guardia Nacional. Sin embargo, antes de tratar de llenar aquel cascarón vacío, tenía que resolver el problema del poder. Su primera tarea consistió en diferenciar entre amigos y enemigos. Inmediatamente, recomponer las instituciones sociales que le permitieran alcanzar su objetivo estratégico: la hegemonía ideológica”<sup>43</sup>.

Y, he aquí la puerta de entrada, el antecedente inmediato del período de estudio de la presente investigación: este es el acto fundacional que enfrenta a las dos expresiones políticas de mayor poder y hegemonía entre 1968 y 1999: al actual Partido Arnulfista y al Partido Revolucionario Democrático. Como se tratará de demostrar en el capítulo siguiente, estos dos partidos son los que mejor expresan la utopía transitista en la medida en que esta contradicción

y/o conflicto fue el eje fundamental que les enfrentó. Y sus respectivas posturas, como se verá, están mediadas por las clases sociales que se expresan a través de estos partidos políticos.

## Notas

- <sup>1</sup>. Figueroa Navarro, Dominio y sociedad en el Panamá colombiano (1821-1903), p.255. Ver, también, Soler, Ricaurte, **La invasión de los Estados Unidos a Panamá**, p.21.
- <sup>2</sup>. Para una mejor comprensión de la importancia que cobró el emporio militar de los Estados Unidos ver: **Tareas** No.36, agosto-octubre, 1976. Allí, Xabier Gorostiaga y José Eulogio Torres desarrollan un interesante debate sobre el asunto. Ambos economistas se enfrentan en un sano debate sobre el Canal de Panamá desde marcos teóricos antagónicos y, sin embargo, están de acuerdo en el carácter del Canal como un “enclave económico-político-militar”. Gorostiaga señala, por su parte que el Canal “es un enclave especial por sus implicaciones militares y políticas, por depender de un gobierno extranjero y no de una compañía privada, etc...”. JETA, por su parte señala que, aunque es cierto el carácter de enclave político militar, esto no desmerita que el Canal no tenga una importancia económica fundamental para los Estados Unidos.
- <sup>3</sup>. Souza, Rubén Darío, de León, César, 1971, **Panamá 1903-1970**, p.23-24.
- <sup>4</sup>. No hay que olvidar, en este sentido, que Nicaragua siempre representó la ruta alternativa a la panameña. Es decir, la elección de Panamá implicó consideraciones que ponían en el debate a toda la región centroamericana como fronteras de la expansión de los Estados Unidos.
- <sup>5</sup>. Idem, cit.3, p.33.
- <sup>6</sup>. Uribe, Alvaro, **La ciudad fragmentada**, p.2.
- <sup>7</sup>. Morales, Eusebio A., citado por: Castillero Pimentel, Ernesto, 1953, **Panamá y los Estados Unidos**, p.74.
- <sup>8</sup>. Antony, Carmen, 1991, “Las intervenciones militares norteamericanas en Panamá en el presente siglo”, **Tareas**, No.77, p.37.
- <sup>9</sup>. Idem, cit.8, p.46.
- <sup>10</sup>. Lindon Bates, citado por: Sutter, Paul, 2001, “Ambiente, enfermedad y el programa sanitario de EEUU en Panamá, 1904-1914”, **Tareas**, No.107, p.59.
- <sup>11</sup>. Idem, cit.7, p.48.
- <sup>12</sup>. Idem, cit.10, p.76.
- <sup>13</sup>. Idem, cit.10, p.87.
- <sup>14</sup>. Idem, cit.10, p.88.
- <sup>15</sup>. Omar Jaén Suárez, citado por: Castro Herrera, Guillermo, “La conservación como desarrollo”, **Tareas**, No.97 p.126.
- <sup>16</sup>. Idem, cit.17, p.127.
- <sup>17</sup>. Gorostiaga, Xabier, 1976, “En torno a la Zona del Canal y el subdesarrollo Panameño”, **Tareas**, No.36, p.6-7.
- <sup>18</sup>. Torres Abrego, José Eulogio, 1976, “Una vez más al profesor Gorostiaga”, **Tareas**, No.36, p.34-35.
- <sup>19</sup>. Jované Juan, 1989, “La agresión a la vía interoceánica”, **Tareas**, No.73, p.9
- <sup>20</sup>. Gabriel Aguilera, citado por: Leis, Raúl, 1985, **Comando Sur: poder hostil**, p.11.
- <sup>21</sup>. Idem, cit.20, p.15.
- <sup>22</sup>. Partido del Pueblo (comunicado), 1956, (mimeo), p.1.
- <sup>23</sup>. Partido del Pueblo, 1958, (comunicado), **El imperialismo, el militarismo y la situación actual**, p.4.

- 
- <sup>24</sup>. Vaccaro E. Raúl, 1991, **Panamá: su destino manifiesto**, 10p.
- <sup>25</sup>. Dada Hirezi, Héctor, 2003, entrevista personal.
- <sup>26</sup>. Idem, cit.1, p.265.
- <sup>27</sup>. Idem, cit.6, p.9-12.
- <sup>28</sup>. Idem, cit.6, p9-12.
- <sup>29</sup>. Para la definición y operacionalización del concepto utopía transitista ver página 38, Capítulo II.
- <sup>30</sup>. Idem, cit.1, p.245.
- <sup>31</sup>. Noriega de Jurado, Jilma, 1978, **Verdad y miseria de nuestros partidos políticos**, p.3.
- <sup>32</sup>. Idem, cit.31, p.4.
- <sup>33</sup>. Idem, cit.31, p.6.
- <sup>34</sup>. Idem, cit.31, p.12.
- <sup>35</sup>. Tomás Arias, citado por: Hernández S., Rolando E., 1978, **Partidos políticos oligárquicos S. A.**, p.3.
- <sup>36</sup>. Idem, cit.6, p.22.
- <sup>37</sup>. Jované, Juan, 1979, “Canal: dependencia y subdesarrollo”, **Tareas**, No.30, p.62.
- <sup>38</sup>. Avila, Víctor, **Luchas sociales y afirmación nacional**, p.63.
- <sup>39</sup>. Pedreschi, Carlos Bolívar, 1976, “Canal propio vs. Canal ajeno (elementos para una nueva política canalera)”, en: Jaramillo Levi, Enrique (compilador), 1976, **Una explosión en América: el Canal de Panamá**, Siglo XXI, México D. F., p.201.
- <sup>40</sup>. Soler, Ricaurte, 1996, “*Cuasimodo*: Alba de la utopía”, **Tareas**, No.94, p.33.
- <sup>41</sup>. Idem, cit,3, p.87.
- <sup>42</sup>. Gandásegui h., Marco A., 1998, **La democracia e Panamá**, p.107.
- <sup>43</sup>. Idem, cit.42, p.69.

## **Capítulo IV**

### **Los partidos políticos ante la utopía de tránsito. El PA y el PRD como expresiones del conflicto**

#### **4.1. Introducción**

Es necesario, antes de iniciar el cuerpo de este capítulo, efectuar un recorrido por los principales postulados de la investigación para demostrar su utilidad, aplicabilidad y pertinencia con relación al estudio de caso.

En primer lugar, hay que recordar la hipótesis de trabajo que ha gobernado, tanto la búsqueda como el análisis de la información. La hipótesis señala que la “utopía de tránsito” es la que explica la formación política panameña durante el siglo XX. Además, se eligió un determinado período de estudio que va del año 1980 a 1999. La justificación de este período se da en la medida en que en estas fechas, se verificaron dos procesos simultáneos que se traslapan aunque, en cierta medida, son independientes. Por una parte, es el período de ejecución de los Tratados Torrijos-Carter (1979-1989). Por el otro, es el período de la apertura democrática en la que los partidos políticos vuelven a la legalidad (1980), ya que habían sido proscritos en 1968, cuando el golpe militar liderado por el general Omar Torrijos Herrera. Las primeras elecciones directas y con voto universal y secreto se realizaron en 1984.

Además, los partidos Arnulfista y Revolucionario Democrático, son los partidos que han logrado ganar las elecciones presidenciales en el período de estudio. Estos dos partidos han expresado la más profunda de las contradicciones sociales del país y de los enfrentamientos en este período. Esto se explica, desde la perspectiva histórica, en tanto que fue el Arnulfismo el partido que sufrió el golpe militar en 1968. Por su parte, Partido Revolucionario Democrático, fue organizado por las fuerzas políticas que dirigieron el golpe. Es decir, las diferencias entre estos partidos han sido irreconciliables y han funcionado como contrapartes en todo el período bajo estudio. Es decir, en ciertos momentos, uno no se explica sin la presencia del otro. También, son los partidos mayoritarios en cuanto a base social y número de adherentes. Se calcula que cada uno ha representado al 30 por ciento de la población votante en Panamá.

Pero como podrá constatarse, aunque estos partidos expresen profundas contradicciones, la presencia de la ideología y la utopía transitista es la variable fundamental que se descubre en su propuesta y accionar práctico en el período 1980-1999. En ninguno de los dos, como se argumentará, se muestra una ruptura con la utopía transitista fundada por el patriciado panameño a inicios del siglo XIX. Y, aunque se luche entre estos partidos por la hegemonía a escala nacional, existe coincidencia con respecto al destino transitista que se expresa a través de Raúl E. Vaccaro, la Comisión Ad-Hoc y el ideario del general Omar Torrijos.

Por otra parte, se hace necesario recordar algunos conceptos fundamentales que dan sentido teórico a esta investigación. Son entre otros, el concepto de “producción de condiciones”, tomado de James O’Connor y aplicado al caso del desarrollo tecnológico del Istmo a partir del siglo XVI. Otro concepto fundamental lo es el de “tiempo de realización de la mercancía”, que desarrolla Juan Jované y que es el que explica la existencia de la ruta panameña en tanto agiliza este proceso. Un tercer concepto es el desarrollado a partir de Wakermman sobre la relación distancia-tiempo indispensable a tener en cuenta en la formación social y económica capitalista. Y, un cuarto elemento, es que la actividad transitista, entendida a partir de los conceptos anteriores, creó y/o generó en Panamá una determinada clase social que para su existencia y reproducción era dependiente de la actividad transitista. Por último, se propuso que dicha clase social creó una “utopía de tránsito” que expresaba su condición de clase y su proyecto de nación. Y es a partir de esta última noción que se explica la formación política panameña, en tanto que la organización de esta clase social, vía los partidos políticos, le permitía luchar por el poder y, como fin último, imponer la “utopía de tránsito” como el proyecto hegemónico que gobernara y organizara al conjunto de la sociedad panameña.

Dicho lo anterior, es preciso abordar el tema desde la siguiente perspectiva: ¿por qué representó el movimiento de 1964 y su consecuencia jurídica, los Tratados Torrijos-Carter, una ruptura definitiva con relación al pasado republicano iniciado en 1903 con el tratado Hay-Vuneau Varilla?. La posible respuesta es que los términos del debate o el escenario del conflicto se ha movido en una dirección novedosa con respecto a cualesquiera otra, incluso, a las del siglo XIX: de la participación o del control de la ruta de tránsito, hacia la propiedad de la ruta ejercida por parte del Estado panameño. Para entender la respuesta a este interrogante, que es el

preámbulo al período de estudio, es necesario tomar en cuenta algunas consideraciones de orden teórico.

#### **4.2. La diferencia fundamental: del control a la propiedad de la ruta panameña**

En efecto, José Valenzuela Feijóo afirma que la propiedad, sea cual fuere la forma en que esta se exprese, es un hecho de una magnitud tal que su incidencia se refleja a lo largo y ancho de toda la formación económico-social. Afirma que “la propiedad es una relación social de tipo económico, anclada en los espacios de la producción y distribución. Es, en ese sentido, una relación que funciona junto a miles de otras relaciones, pero si en ella nos concentramos es porque le atribuimos una importancia superior”<sup>1</sup>. En efecto, tanto en las estructuras económicas, como en las políticas, arraigan diversos elementos que pueden ser nombrados como explicativos de una determinada realidad. Sin embargo, si se sigue la línea propuesta por Valenzuela, se podrá constatar que existen disparidades en cuanto a importancia entre los diversos elementos. Es decir, “los diversos elementos y relaciones que la componen [la realidad], operan con una importancia muy diferente, algunos siendo determinantes decisivos del funcionamiento y dinámica global del fenómeno y, otros, jugando un papel marginal y despreciable para efectos analíticos”<sup>2</sup>.

En el caso de la propiedad, Feijóo propone que ésta es una relación social. Critica la noción de Oskar Lange porque el economista polaco afirma que la propiedad es una relación “que se establece entre los hombres a partir de la posesión de los medios de producción”. También critica la noción jurídica del derecho romano que la define [la propiedad] como “el derecho de usar y abusar de las cosas en cuanto lo autorice la razón del derecho”. Otra definición muy parcial (en cuanto a alcance) es la que enuncia la Declaración de los Derechos del Hombre promulgada por la Revolución Francesa que sostiene que “la propiedad es el derecho que tiene todo hombre de disfrutar y disponer a su voluntad de sus bienes, de sus rentas, del fruto de su trabajo y de su industria”. Similar es el debate que establece con la definición de Harry M. Johnson que sostiene que “la propiedad, como institución, delimita en toda la sociedad los derechos sobre los objetos valiosos escasos. [Y es como todas las otras instituciones] una serie de pautas normativas de las relaciones entre los individuos y/o grupos...”<sup>3</sup>. De todas estas

definiciones se aparta Feijóo puesto que conceptúa que la propiedad, en principio, no es una relación que en su origen se establezca entre el individuo y la cosa para, luego, establecer la relación social. El orden de los factores se organiza en sentido inverso y, en este caso, el orden sí altera el producto: “la relación de causalidad es justamente la inversa: *de* la relación social *hacia* la posesión de las cosas”<sup>4</sup>. Ante estas definiciones parciales, Feijóo aporta una definición alternativa:

“por propiedad entendemos: “*i*) una relación social anclada en la esfera económica, o sea, una relación o nexo estable que se establece entre dos posiciones sociales, *ii*) esta relación define la distribución del poder patrimonial entre los diversos grupos y miembros de la sociedad y, así mismo, determina las pautas de distribución del producto, en especial las que se refieren a la apropiación del excedente”<sup>5</sup>.

Y, en cuanto a su importancia, coincide con las escuelas clásicas de la economía y de la sociología que admiten que no existe una ‘equipotencialidad’ de las variables explicativas al momento de intentar explicar una determinada formación social. Feijóo hace suya la noción de que, en la ecuación super-estructura versus modo de producción, el segundo término es el fundamental y condiciona al primero. Hace suya la noción de Marx: “al adquirir nuevas fuerzas productivas, los hombres cambian de modo de producción y, al cambiar el modo de producción, la manera de ganarse la vida, cambia *todas* sus relaciones sociales”<sup>6</sup>. Además, recuerda la propuesta de Marx que “en general, la forma de cambio de los productos corresponde a la forma de la producción. Modificad esta última y como consecuencia, se modificará la primera. Por eso, en la historia de la sociedad vemos que el modo de cambiar los productos es regulado por el modo de producirlos”<sup>7</sup>.

Entonces, si existen relaciones sociales más fundamentales en proporción a otras en su capacidad explicativa, Feijóo propone que la propiedad es de las de las axiales ya que

“no es tan sólo una relación ‘importante’: es la relación *esencial*, la *más* importante y decisiva, la que funciona como *fundamento* o núcleo matriz de *toda* la formación económico-social y, muy en especial, del modo de producción. Por lo mismo, el cambio de uno a otro modo de producción y la consiguiente diferenciación entre éstos, *se debe explicar a partir del cambio en las formas de propiedad*. Esto, a su vez, significa que lo más esencial de la dinámica histórica viene determinado por la dinámica o sucesión de las formas de propiedad. O sea, en este nivel, se puede sostener que la historia existe en tanto tenga lugar la transformación o cambio de las relaciones de propiedad”<sup>8</sup>.

Se puede observar que Feijóo da por supuesta una sociedad dividida en clases, con una división social del trabajo ya desarrollada puesto que habla de ‘diversos grupos y miembros de la sociedad’ y de ‘apropiación del excedente’. Sin embargo, aunque se puedan compartir sus definiciones y sus críticas a otras propuestas explicativas sobre la propiedad, se puede sostener que adolecen de una importante omisión: el Estado. En efecto, las principales formas de propiedad no se dan en ausencia del Estado y, más que esto, en la sociedad capitalista el control del Estado ha sido uno de los principales medios extraeconómicos por el cual las clases sociales hegemónicas han logrado una mayor capacidad de apropiación de los medios de producción. Una segunda omisión de Feijóo es que, aunque define la propiedad como una relación social, como en efecto lo es, la operacionaliza de manera individual. No ve que el ejercicio de esta relación social no se da a partir del individuo, sino a partir de la clase social hacia el individuo. Esta precisión es de cardinal importancia puesto que hay que relacionar el concepto de propiedad con el de producción de condiciones.

Como bien se recordará, se dijo que el Estado era la estructura óptima para relacionar la tierra, el trabajo y los medios de producción. O’Connor recuerda que Marx incluyó la propiedad en el concepto de ‘condiciones materiales de producción’. Entonces, en la formación social capitalista, la producción de bienes y servicios no se puede entender ni explicar en ausencia de la propiedad privada de los medios de producción. Pero, tampoco, se puede olvidar que el Estado es el encargado de la producción de las condiciones generales [para la producción de bienes y servicios]. Por lo tanto, existe una interacción entre la conformación de las clases sociales y el ejercicio del poder a través del Estado. Aunque es lícito rechazar una visión que proponga que el Estado es *solo* un reflejo de la lucha de clases, es lícito proponer que sí desempeña una importante función en lo concerniente a la existencia y reproducción de una determinada clase social.

En efecto, la propiedad de ciertos bienes y/o medios de producción sólo puede ser ejercida por el Estado en la medida en que la magnitud de éste supera la capacidad de una determinada clase social por hacerse de la propiedad y del control directo de dicho medio. Es posible proponer, entonces, que el Estado sirve como mediador entre el ejercicio de la propiedad y la clase social. Es posible que una clase social determinada no tenga la propiedad de un bien y,



sin embargo, Estado mediante, ejerza el control de dicho y bien y lo ponga [el bien] al servicio de sus intereses de clase. Otra posibilidad es que el Estado tenga la propiedad y el control sobre el bien y lo ponga al servicio no sólo de una clase social en particular sino al servicio de una formación social y económica en general.

#### **4.3. Propiedad y control de la ruta panameña. Algunos antecedentes.**

Si la propiedad es, según Feijóo, la relación esencial, la más decisiva y la que funciona como fundamento o núcleo de toda la formación social y económica, entonces se podrá explicar la importancia que dicho debate tiene en el caso de la ruta panameña. En efecto: se hace necesario distinguir entre la noción de control sobre la ruta de tránsito y la noción de propiedad de la misma. Este debate tiene una importancia fundamental a los efectos de esta investigación pues representa el cambio de escenario que se dio a partir del movimiento de 1964. Hasta entonces, el debate y/o contradicción con los Estados Unidos se había centrado en temas como la participación más equitativa de las riquezas del Canal, sobre justas compensaciones y hasta sobre el problema del control de la ruta de tránsito. Empero, en enero de 1964, lo que se pone en discusión va más allá: se debate sobre la *propiedad* de la ruta. Y esto, necesario es insistir en ello, representa una ruptura histórica y hepistemológica con los anteriores 500 años de historia transitista.

Durante la época colonial, como ya se puso en evidencia, este debate no existió en la medida en que España ejercía la propiedad y el control sobre la ruta panameña y su poder no fue cuestionado sino hasta épocas muy tardías. El debate empezó a perfilarse en la época del acto fundacional de la utopía transitista por parte del patriciado panameño, a inicios del siglo XIX. En este escenario, el debate se dio en torno al control de la ruta panameña. El patriciado local aceptaba que Colombia ejerciera la propiedad territorial del bien pero demandaba concesiones en cuanto al control local de la ruta, así como el usufructo en beneficio de este patriciado. Pero en donde mejor se perfiló el problema fue entre 1900 y 1902, período en que se debatió en Colombia el tratado Hay-Herrán. Este tratado, que fue rechazado por Colombia y que precipitó la independencia panameña, puso de manifiesto que una cosa es el control y el usufructo y otra muy distinta es la propiedad.

En efecto, el ferrocarril construido por el Istmo en la década de 1850 era de propiedad de una empresa estadounidense. Sin embargo, Colombia conservaba la soberanía sobre el territorio y la propiedad de la ruta panameña. Y el debate en el Senado colombiano, en cuanto al tratado del Canal, a inicios del siglo XX, se dio en torno al problema de la propiedad, pues el Senado percibía que las cláusulas de ese tratado comprometían no sólo el control, sino la soberanía de Colombia sobre el Istmo de Panamá, como ya se ha dicho. Por lo tanto, hay que distinguir entre dos aspectos. El primero, en función de qué intereses está la ruta de tránsito y, en segundo, de quien es la ruta. Es pues, más que esclarecedor este debate en torno a la propiedad puesto que al ser expropiada la franja de tierra por la que pasaría el canal acuático, dio como consecuencia una identidad nacional a Panamá dependiente de este hecho<sup>9</sup>.

Por otra parte, como se ha puesto en evidencia en los capítulos precedentes, las clases sociales hegemónicas no tuvieron el poder necesario para ejecutar su proyecto utópico por sí mismas ni desde el poder del Estado. Sin embargo, de alguna manera se organizaron para poder usufructuar de manera indirecta de la riqueza generada por la actividad interoceánica. Sin embargo, ni el control ni la propiedad de la ruta estaba bajo su dominio. En el contexto del período 1980-1999, demandar la reversión de las tierras de la antigua Zona del Canal a Panamá, además del traspaso del Canal, no significa más que una forma, vía el Estado, para que una determinada clase social logre dominar y controlar la ruta de tránsito. Es necesario recordar las palabras de la comisión Ad-Hoc, en este sentido: **1.** que la citada ley tiene como virtud principal que desafecta *del dominio público* la mayor parte de los bienes revertidos, **2.** que las diversas entidades encargadas de administrar los bienes revertidos, se relacionarán, sobre todo y principalmente, con los *inversionistas internacionales* y, **3.** promover la explotación económica de los bienes revertidos, principalmente por *particulares*<sup>10</sup>. Es decir, esta propuesta (que es la que se ejecutó a lo largo de la década de 1990), pone de manifiesto que la burguesía nacional y el capital transnacional, también privado, son los usufructuarios privados de un bien público.

La lucha por la soberanía, desde la interpretación de las clases sociales hegemónicas, se hizo a partir de la noción de propiedad y control. Para estas clases sociales, el ejercicio de ambos elementos no era posible sino a partir del Estado y de apropiarse, además, de las reivindicaciones que sobre el tema de la ruta había construido el movimiento social panameño a lo largo del siglo

XX. La disyuntiva fundamental se expresó, es necesario insistir, entre aquellas clases sociales que promovían la convivencia pacífica con los Estados Unidos y aquellas fracciones de clase que proponían y/o ponían en debate el problema de la propiedad del bien, puesto que este era el medio por el cual podían ejecutar su proyecto de clase. En el cuadro No.4.1, se podrá constatar cuales fueron las diversas propuestas que con respecto a la ruta de tránsito se formularon y, además, en qué instrumento jurídico se expresan.

**Cuadro No.4.1**  
**EXPRESIONES POLITICAS DE LA UTOPIA TRANSITISTA, SIGLOS XIX Y XX**

<b>Propuesta</b>	<b>Fecha</b>	<b>Instrumento</b>
1. Feria comercial. Impulsada por los liberales	Primer cuarto del siglo XIX.	Acta de independencia de Panamá de España, 1821
2. Panamá como Estado Anseático. Fracción liberal en contradicción con el centralismo bogotano.	Primera mitad del siglo XIX.	Asonadas independentistas del patriciado panameño
3. Panamá como colonia o protectorado ingles	III y IV década del siglo XIX	Asonadas independentistas del patriciado panameño
4. Panamá como Estado federal.	V-VII década del siglo XIX	Justo Arosemena: "El Estado federal"
5. República independiente.	Finales del siglo XIX e inicios del XX.	Acta de independencia de Panamá de Colombia
6. Extracción de renta diferencial. Burguesía comercial casateniente.	Primer cuarto del siglo XX	N/A
7. Justas compensaciones o beneficios compartidos.	Primera mitad del siglo XX.	Convenio de 1936
8. Intercambio comercial con el enclave estadounidense.	Gran parte del siglo XX.	Tratados de 1936 y 1955
9. La ruta como enclave (Canal de Panamá) al servicio del desarrollo nacional.	Ultima mitad del siglo XX.	N/A
10. Soberanía, apropiación y control sobre la ruta	Ultimo cuarto del siglo XX	Tratados Torrijos-Carter Constitución Política de la República, Título XVI, Artículos del 309-317
11. Hacer de Panamá un emporio marítimo comercial al servicio del comercio mundial. Ferrocarriles, oleoductos, astilleros, abanderamiento de naves, puertos, aeropuertos, etc.	Ultimo cuarto del siglo XX	Plan General y Regional de Uso de las Areas Revertidas.
12. Control de la materia prima (agua)	Fin del siglo XX	Ley No.44, del 31 agosto de 1999

**Fuente:** elaborado por el autor a partir de información documental.

Como se podrá constatar, variadas han sido las formas que se han propuesto para poner la condición ístmica al servicio del comercio marítimo internacional. Sin embargo, sólo a mediados del siglo XX es que las fuerzas sociales nacionales iniciaron la discusión y lucha con respecto al problema de la propiedad de la ruta. Con anterioridad, lo más lejos a lo que se había llegado era a

proponer un control mediado por la participación de otros Estados o una participación en los beneficios económicos derivados de la actividad transitista. Es necesario recuperar la fuerza argumentativa del planteamiento de Feijóo puesto que la lucha y/o el conflicto político que se inició con el golpe militar de 1968, expresó el enfrentamiento de los sectores de la burguesía que representaban las propuestas 8 y 11 del cuadro No.4.1.

Como ya se ha delimitado, la independencia de Panamá de Colombia, en 1903, fue el resultado de un proceso de formación nacional cuyos primeros rasgos distintivos se pueden rastrear en los finales del siglo XVII. Para Soler y Castro, “se puede afirmar que el imperialismo contó en 1903 con la coyuntura que le ofrecía una doble contradicción, doblemente madura: entre las oligarquías colombiana y panameña, por un lado, y entre esta última y el pueblo panameño”. La alianza que demostró ser la más útil para el desarrollo de un proyecto transitista, resultó ser el de los Estados Unidos con la oligarquía local, como también se ha delineado.

A lo largo del primer cuarto del siglo XX, la oligarquía local logró mantener una precaria unidad y, además, una capacidad de negociación limitada con los Estados Unidos. Un tercer elemento, es que dicha capacidad se traducía en el control y subordinación de los sectores y clases sociales subalternas, aún muy embrionarias como clases para sí. Hay que anotar que dicho control se desprendía de la alianza entre la oligarquía y el poder militar y económico de los Estados Unidos, presente en la Zonal del Canal. En ese primer tercio, el instrumento jurídico que sirvió como sostén al poder de la oligarquía local fue el tratado Hay-Vuneau Varilla, de 1903. Como ya se ha visto, dicho Tratado fue denunciado de manera muy temprana, incluso por la misma clase que era su beneficiaria local. Como señalan Castro y Soler, “resulta significativo, en ese sentido, que a partir de 1936 el bloque oligárquico sólo pudo negociar, con éxito relativo, reivindicaciones puramente económicas, limitadas a su propio beneficio...”<sup>11</sup>.

El resquebrajamiento al que hacen alusión Castro y Soler se explica en la medida en que ascienden nuevas clases sociales y nuevos sectores de la burguesía se especializan y toman el control de diversos espacios económicos. En efecto, un muy limitado mercado interno es la característica fundamental de los primeros años de Panamá como república. Pero, a pesar de ello, la capacidad de extracción de renta diferencial que tuvo la burguesía panameña merced la

actividad transistista y, además, el hecho de que un importante contingente obrero, asalariado del gobierno federal de los Estados Unidos, realizara su salario en la ciudad de Panamá, explica el surgimiento, diferenciación y especialización de las clases sociales en Panamá.

En términos de la composición de clases, para la década de 1930 el panorama se había complejizado en Panamá. Una pequeña burguesía dedicada a la industria y al comercio se había logrado organizar con relativo éxito y a clase obrera local había cobrado ascendente, aunque era incipiente. De nuevo, Castro y Soler ilustran que el resquebrajamiento del pacto oligárquico ocurre en la medida en que se desarrolla el proceso de industrialización sustitutiva, tardío por lo demás con relación al resto de Latinoamérica. Dicho proceso “se desarrolló en la década de 1950 y, tardío y dependiente como fue, bastó para generar divisiones (intraburguesas) entre un sector ‘tradicional’ y otro ‘modernizante’ de la oligarquía: terrateniente-comercial el primero y de vocación industrial-financiera el segundo”<sup>12</sup>.

Según ambos autores, dicho resquebrajamiento crea las condiciones para el golpe de Estado de 1968. Sin embargo, a partir de este hecho político, quedó demostrado que expresaba un problema de sustancia económica puesto que “no había modernización posible al margen de una solución del problema del enclave colonial, cuya obsolescencia impregnaba toda la realidad nacional”<sup>13</sup>. El golpe militar de 1968 expresó, además, la correlación de fuerzas existentes a lo interno de Panamá. El sector modernizante de la burguesía, logró que su proyecto primara sobre el de los denominados ‘tradicionales’. Es decir, se logró en los primeros años de la década de 1970 modernizar, hasta cierto punto, las estructuras capitalistas atrasadas que primaban en Panamá. Prueba de ello fue el extraordinario desarrollo de un enclave financiero (Centro Financiero Internacional), al que ya se hizo alusión a través de los trabajos de Juan Jované. Por otra parte, sectores subordinados como los campesinos e indígenas, lograron verse representados, de alguna manera, dentro del proyecto inaugurado en 1968. Sin embargo, fue la clase obrera la que logró, en términos de las clases subordinadas, una mayor cuota de poder y participación en este período. Expresión de ello es el Código de Trabajo de 1972 que modernizó las relaciones entre el capital y el trabajo.

Hacia 1975 el proceso de reformas modernizadoras a lo interno, según Castro y Soler, había llegado a su punto más alto. Una de las características fundamentales e inéditas de ese período, aparte de la modernización del capitalismo, fue el proceso de fortalecimiento de la participación directa del Estado en la economía. Según cifras de la Contraloría General de la República, en ese año el 20 por ciento del presupuesto general del Estado era generado por actividades productivas, sobre todo en la energía eléctrica, el servicio de comunicaciones, la agroindustria y algunas industrias de transformación<sup>14</sup>. En el denominado ‘proceso torrijista’ (1968-1981), las capas medias y las pequeño burguesas se vieron fortalecidas y participaron en una gran alianza nacional en torno al problema de la recuperación del Canal de Panamá. Los Tratados de 1977 pueden ser vistos, en conjunto con la modernización del capitalismo y el fortalecimiento del Estado, como “el programa general con que se busca formalizar el proceso de modernización y reorganización del Estado nacional”, en donde diversos sectores de la burguesía, así como las clases sociales subalternas, se vieron comprometidas.

Sin embargo, en este escenario, un nuevo elemento vino a romper la estructura del pacto. No sería temerario decir que lo fue la deuda externa. El pago de la deuda y los servicios anexos, significaron la primera gran ruptura del citado pacto. Y la crisis se dio o se expresó entre el poder de la burguesía y las clases sociales subalternas. En 1976, le fue necesario al torrijismo hacer una primera gran reforma al Código de Trabajo. Es decir, la alianza entre el capital y el trabajo no duró más de cuatro años. Sin embargo, una importante proporción de la clase trabajadora continuó apoyando la alianza por la firma de los Tratados. Según Castro y Soler, los trabajadores organizados “no pueden ver en los Tratados sino lo que son: una metodología para la descolonización y, a la vez, un instrumento para el desarrollo del capitalismo dependiente en Panamá”. Desde otra perspectiva, desde la del apoyo a este proyecto, “los trabajadores han podido encontrar en estos acuerdos elementos que han merecido su apoyo. A nivel social, en la medida en que los Tratados implican la cancelación del enclave abren, por primera vez en nuestra historia, la posibilidad de que los trabajadores se integren a escala realmente nacional, tanto en el planteamiento de sus reivindicaciones como en lo que respecta a la lucha por ellas”<sup>15</sup>.

Es evidente que la capacidad de generar poder de la clase obrera no se dio en el vacío. Respondió a la acelerada industrialización a la que se hizo referencia y, sobre todo, a la

capacidad de organizar un mercado interno en esas mismas fechas. La industrialización fue limitada y de un bajo perfil, ya que la función transitista mantenía su hegemonía sobre la estructura económica panameña. En efecto, la industrialización fue tan tardía que no se puede hablar de un sector industrial sino hasta el final de la segunda guerra mundial y merced, sobre todo, de la transferencia de excedentes de la actividad transitista. Pero sea cuales fuera su origen, lo cierto es que tuvo un notable impulso en el período 1950-1970 en el cual las cifras de crecimiento y desarrollo del sector son alentadoras. Tanto es así que, como se dijo, se expresaron en un Código de Trabajo que pretendió modernizar aún más al sector industrial. No se puede obviar, pese a todo, el grado de dependencia de la burguesía panameña con respecto a los centros del capitalismo mundial y, sobre todo, de los Estados Unidos. Señala Simeón González, en este sentido, que se ha logrado demostrar el papel que han jugado, por una parte, la Zona del Canal y el Centro Financiero Internacional. “La existencia de ambos complejos económicos, señala González, ha provocado graves distorsiones en la forma de desarrollo de la economía nacional, como también ha impreso un alto grado de vulnerabilidad a ésta respecto de las decisiones adoptadas en los centros rectores de la economía capitalista mundial, constituyéndose, de esta manera, en dos poderosos factores de desnacionalización de la economía panameña”<sup>16</sup>.

Si como afirma González, las clases sociales hegemónica panameñas, siempre han sido dependientes de los “centros rectores de la economía capitalista”, cabría preguntarse si esta característica redundaba en una mayor cuota de poder sobre la formación social panameña o, si por el contrario, resulta en un importante obstáculo al desarrollo de una más fuerte identidad nacional. La más probable respuesta es la segunda. En el escenario complejo de la década de 1970, Soler afirma que el apoyo de la clase trabajadora a los Tratados se traducían, desde el punto de vista ideológico, “en un proceso general de desarrollo capitalista dependiente que inevitablemente obligará a todos los sectores populares a plantearse los problemas nacionales como problemas de clase”. Además, “vistos desde esta perspectiva, los Tratados facilitan el desarrollo de las distintas clases en la lucha dentro de la nación panameña como tales”<sup>17</sup>. Estas consideraciones muestran la debilidad estructural de la burguesía panameña. El proyecto de control y propiedad de la ruta interoceánica es el proyecto histórico de las clases sociales hegemónicas panameñas y, sin embargo, han mostrado una permanente incapacidad de

ejecutarlo desde sí mismas. Recuérdese, en este sentido, la independencia de 1821 y la adhesión a Colombia o lo ocurrido en 1903, con el apoyo de los Estados Unidos.

Para concluir con estas consideraciones, vale la pena resaltar que el proceso torrijista, al incluir a importantes sectores de diversas clases en una gran alianza, logró articular estas importantes fuerzas en torno a un partido político. Para el proceso, la vuelta a un régimen político abierto, con la apertura de espacios políticos propios de la democracia formal y tradicional, era una de sus necesidades fundamentales. Es decir, la búsqueda de legitimidad para el ejercicio del poder. Castro y Soler argumentan que fue necesaria la creación, por parte del gobierno “de un instrumento de participación política propio de que hasta entonces había carecido: el Partido Revolucionario Democrático”. Añaden que, en el contexto de la crisis de 1976-1977, fue necesario hacer un deslinde “explícito respecto a la izquierda (presente en el PRD) y el ala ‘ilustrada’ de las capas medias de la pequeña burguesía radicales, la cual generó una inmediata recomposición formal de las fuerzas políticas en juego. El instrumento de ese deslinde fue, justamente, el PRD, que se ha constituido así, en el elemento más importante de la presente coyuntura”. Además, el PRD se transformó en un instrumento de institucionalización de cambios ya logrados, más que en una herramienta de lucha para nuevas transformaciones. Esto un tanto en la línea señalada por Rubén Zamora. Sin embargo, concluyen Castro y Soler, “en la medida en que el PRD es el primer partido de masas no oligárquico en la historia de Panamá que, sin embargo, incluye un poderoso ‘sector empresarial’, constituye en cierto sentido el más alto logro modernizador de esa burguesía neocolonial en el plano político”.

Por otra parte, no se niega el carácter multidimensional del enfrentamiento entre estas fracciones de la burguesía. Sin embargo, se acepta como válida la propuesta de Feijóo en cuanto a que existe una relación social hegemónica que tiene un mayor peso y determinación que las restantes. En el caso de esta investigación, se sostiene que esa relación y/o variable lo es el conflicto en torno al control o propiedad de la ruta de tránsito. Y es que, como se verá de inmediato, el Partido Arnulfista (**PA**) expresa los intereses de una clase social vinculada a la agricultura, a la industria y, en menor medida, al sector financiero. Esto explica el porqué y el cómo se dio su relación con el enclave canalero y con la ruta de tránsito. Por su parte, el Partido Revolucionario Democrático (**PRD**) es un partido que representa a poderosos grupos vinculados



al sector comercial y financiero. Al igual que el PA, esto condiciona su forma de relacionarse con la ruta de tránsito, como se podrá apreciar a continuación.

## **4.4. Sobre el Partido Arnulfista**

### **4.4.1. Antecedentes**

El Partido Arnulfista (PA) es el que, en la actualidad, tiene una historia de más larga data entre los partidos existentes en Panamá. Sus antecedentes habría que rastrearlos en los movimientos sociales que se dieron en el segundo lustro de la década de 1920. Entre 1924 y 1926 se fundó el movimiento Acción Comunal que fue liderado por el Dr. Harmodio Arias Madrid. De las filas de este movimiento, se consolidó muy pronto la figura del Dr. Arnulfo Arias Madrid, fundador del movimiento que, con los años, habría de denominarse como panameñismo y del que el PA es el descendiente directo. En cuanto a las clases sociales que integraban este movimiento, J. Conte Porras lo define como un partido elitista con una amplia base social entre las clases medias y, también, con una importante base en las masas campesinas y artesanales del interior del país<sup>18</sup>.

Como dato muy conocido en la historiografía panameña, se sabe que fue en 1941 cuando el Dr. Arias Madrid es elegido por vez primera como presidente de la República. Lo hizo a través del Partido Nacional Revolucionario en conjunto con una coalición de pequeños partidos, del tipo reseñado con anterioridad por Noriega de Jurado. En efecto, es para estas fechas que se inscribe el principal credo de la doctrina panameñista/arnulfista y que es, en cierto sentido, la que se descubre hasta finales del siglo XX. Esta se resumió en un discurso del líder y/o caudillo al decir que “aquí en Panamá solo debe existir, germinar y desarrollarse un solo credo, una sola doctrina, una sola directriz: nuestro panameñismo”<sup>19</sup>. Es de importancia fundamental destacar el componente de clase que, desde el inicio, asumió este partido puesto que esto explica las formas de relacionarse con la ruta de tránsito y con el enclave canalero dominado por los Estados Unidos.

En el párrafo anterior se dijo que tenía una amplia base entre las clases medias urbanas y las masas trabajadoras y campesinas del interior del país. Sin embargo, la doctrina panameñista

expresaba los intereses de la elite agropecuaria e industrial que dirigía el partido. Como también se ha mencionado, el Dr. Harmodio Arias Madrid fue el primer líder del movimiento Acción Comunal. Esto es importante destacarlo pues fue éste, como diputado primero y, luego, como presidente de la República, uno de principales representantes de la lucha contra el Tratado Hay-Vuneau Varilla. Desde la tribuna de la Asamblea de Diputados o desde la presidencia de la República, el Dr. Harmodio Arias Madrid luchó porque se revisara este tratado y, con ello, permitirle a la burguesía panameña una mayor participación de las riquezas generadas por la actividad transitista y, también, que la burguesía tuviera mayor acceso al mercado de la Zona del Canal. En efecto, en 1936 se firmó un tratado con los Estados Unidos que fue conocido como el de “la carne y la cerveza” puesto que le permitía a la pequeña e incipiente industria y agroindustria panameña incursionar con estos productos en el gran mercado de la Zona. También se logró la subrogación del Artículo Primero del Tratado de 1903 que desvinculaba a Estados Unidos como garante de la independencia de Panamá. Se logró la eliminación de la norma del Artículo 136 de la carta de 1904 que facultaba a los Estados Unidos a intervenir en los asuntos internos de Panamá.

Dos elementos son de importancia fundamental. El primero de ellos, la demanda por parte de la burguesía panameña de tener acceso al mercado zoneita. Lo segundo, es la paulatina autonomía política que gana Panamá frente a los Estados Unidos. En este sentido, en un discurso en la Universidad de Panamá, el Dr. Harmodio Arias lo planteó en los siguientes términos: “en esos convenios no están indudablemente consignadas todas las aspiraciones de la República. Pero sí debo declarar sinceramente que, en mi concepto, se han alcanzado muchas y muy apreciadas ventajas y que lo que no se ha conseguido no se debe a un solo momento de vacilación o de desmayo (...)”<sup>20</sup>. Es probable que la forma fundamental por la que la naciente burguesía agroindustrial panameña haya planteado su relación con la ruta de tránsito se exprese, desde un inicio, en esta propuesta.

En efecto, es necesario distinguir dos escenarios, válidos para cualesquiera de los partidos políticos que se estudien en su interacción con la ruta de tránsito. El primero es la actividad transitista en sí misma que, como ya se estableció en el Capítulo II, puede ser ejecutada a través de diversos medios tecnológicos. El segundo escenario, fue el dado por las formas a través de las

que organizó Estados Unidos la actividad transitista durante el siglo XX. Expropió la franja canalera y creó, en torno a esta, un enclave social y económico acompañado de bases militares. La burguesía nacional se percató, muy pronto y muy temprano, que igual era un gran negocio tener acceso al mercado del enclave social y económico denominado Zona del Canal. Este enclave sustituyó al mezquino y pequeño mercado nacional. En efecto, en el Tratado de 1936 se hace patente esta afirmación:

1. los Estados Unidos se comprometieron a restringir el derecho de residencia en la Zona del Canal a los empleados civiles y militares, a las personas que se dedicasen a actividades sociales y sin fines de lucro, a los empleados de empresas relacionadas con el funcionamiento del Canal y los contratistas y su personal durante el tiempo de construcción de las obras<sup>21</sup>,
2. el gobierno norteamericano se comprometió a impedir el establecimiento de nuevas empresas comerciales privadas en la Zona, a dar facilidades a empresarios panameños para realizar ventas a las naves en tránsito o las que tocaran puertos de la propia Zona del Canal y a renunciar al derecho de gravar las mercaderías provenientes del territorio panameño<sup>22</sup>.

Estas dos observaciones de la CEPAL son de importancia fundamental, puesto que los instrumentos jurídicos de 1947 y 1955 son perfeccionamientos de una determinada forma de relacionarse las clases sociales hegemónicas con la actividad transitista. Recuérdese la cita de Avila al señalar que estos instrumentos permitieron la creación de una burguesía industrial más fuerte y, con ello, se logró que naciera la clase obrera panameña. Desde el punto de vista de los antecedentes, entonces, he aquí lo que caracteriza la propuesta de los panameñistas/arnulfistas. Estas son las bases sobre las que descansa su forma de relacionarse con la actividad de tránsito. Se ha propuesto que la utopía de tránsito es la generada por una determinada clase social con el objetivo de reproducirse y perpetuarse como clase social hegemónica. Cabría preguntarse, entonces, ¿cómo se entiende esto si la burguesía panameña fue expropiada y excluida del control sobre la ruta panameña?.

Para responder a esta interrogante es necesario referirse al cuadro No.4.1. Se puede apreciar que una de las propuestas por las que la burguesía panameña podía participar, aunque fuese de manera tangencial, era a través del intercambio comercial con el enclave zoneita. Y, a su vez, el enclave dependía de la existencia del Canal de Panamá y de la actividad transistista

que dominaba y controlaba, en forma directa, los Estados Unidos. Es decir, de una manera muy marginal, la actividad interoceánica y la ruta panameña continuaban dándole vida a las clases sociales hegemónicas panameñas. Este patrón de relaciones entre la burguesía y la actividad transistista empezó a ser cuestionado por el movimiento social panameño, como ya se dijo, a partir de la década de 1950 e hizo crisis en 1964. Como también se dijo, el movimiento social panameño identificó la existencia del binomio burguesía/Zona del Canal y que cuestionar lo uno, era cuestionar lo otro.

No cabe dudas que la forma de relacionarse la burguesía a través del intercambio comercial con la Zona del Canal era tangencial y marginal a la actividad transistista en sí misma. Sin embargo, era de una extraordinaria rentabilidad para la burguesía nacional. Con los dos puntos señalados del Tratado de 1936, se obligaba a cierto segmento de los trabajadores del Canal a realizar su salario en el mercado nacional. Esto se traducía en vivienda, alimentación, vestuario, entre otros. Igual, a la industria nacional le resultaba en extremo lucrativo vender sus productos ya sea agropecuarios o industriales dentro de la Zona puesto que este mercado tenía dos características, inexistentes en el mercado nacional. Por una parte, una alta capacidad de consumo y, por la otra, un mayor poder adquisitivo que podía pagar un mayor precio por el mismo producto.

Entonces, ciertas fracciones de las clases sociales hegemónicas organizadas en torno al panameñismo/arnulfismo, hacían parte de esta burguesía agraria e industrial cuyo gran negocio, en el período 1930-1968, lo fue el intercambio comercial con el enclave de la Zona del Canal. Según Marco Gandásegui, en la década de 1950 el líder panameñista Arnulfo Arias Madrid encabezaba una fracción de la burguesía que se oponía a los avances capitalistas modernizantes impulsados por fracciones burguesas y de capas medias mucho más dinámicos. Es decir, el conservadurismo panameñista de esta época no reñía con las formas de acumulación que de forma tradicional había observado esta fracción de la burguesía. Arias Madrid se opuso desde diversos movimientos políticos a la Coalición Patriótica Nacional cuyo proyecto era constituir un mercado nacional. Proyecto que dependía, como se ha visto, de la existencia de relaciones económicas con el enclave de tránsito interoceánico controlado por los Estados Unidos.

En cuanto a lo anterior, vale la pena recordar las demandas que desde el Partido del Pueblo se formularon en esa misma época. Es decir, la existencia de ese mercado nacional era una variable dependiente de la actividad transitista, aunque esta estuviera a cargo de los Estados Unidos. El panameñismo ganó las elecciones de 1968 y fueron derrocados por un golpe militar el 11 de octubre de 1968. En el período 1952-19968 “un país de servicios se transformó en otro, en el cual la producción nacional se convirtió en un eje de importancia. Una masa trabajadora había emergido y hacía demandas crecientes de participación. Igualmente, las capas medias se peleaban los pocos espacios libres que dejaban los partidos de la burguesía”<sup>23</sup>. Esto explica, por una parte, la caída del panameñismo y, por la otra, el ascenso de los militares como fuerza política en Panamá. Fuerza que se expresó, a finales de la década de 1970, en el Partido Revolucionario Democrático.

Es posible sostener que una de las características más sobresalientes del panameñismo en el período 1968-1980, cuando estuvo en la ilegalidad, es su virulenta oposición a la modificación de los estatutos sobre el Canal de Panamá, la Zona del Canal y las bases militares. En coalición con otros partidos, como el Demócrata Cristiano, lideraron y organizaron el importante movimiento social que se opuso a la firma de los Tratados Torrijos-Carter. De nuevo, esta posición determinada se explica en la medida en que los intereses de las fracciones de clase de la burguesía panameña que se expresaban en este partido, dependían de las formas en que los Estados Unidos habían organizado el dominio y control de la ruta de tránsito. Un cambio tan radical como el propuesto por los tratados, el cambio en cuanto a la propiedad de la ruta, tendría repercusiones de la magnitud señalada por Feijóo. Es decir, pondría en peligro la existencia misma de dichas fracciones de clase, sobre todo, la agroindustrial como en efecto ocurrió a finales de la década de 1990.

#### **4.4.2. El Panameñismo/Arnulfismo del período 1980-1989**

¿Cuáles fueron las posiciones y propuestas de este colectivo político en este período?. Antes de responder a esta pregunta, es necesario aclarar que sólo en términos metodológicos y para facilidad en el análisis, se puede abstraer a este colectivo de la intrincada red de interacciones que caracterizan el período bajo estudio. Igual, es necesario tener presente que las posturas del PA no se pueden entender sin la contraparte política representada por el PRD.

En cuanto a la pregunta en sí, es de difícil respuesta en tanto que la producción bibliográfica de este partido no permite, por su escasez, hacer un análisis directo de sus propuestas. Empero, su postura se manifiesta en su lucha contra los tratados Torrijos-Carter de 1977. En adelante, no sólo apostaron porque no se cumplieran estos acuerdos, sino que apoyaron diversos foros y movimientos que lucharon contra la ejecución de dichos tratados. Para demostrar esta afirmación, es necesario analizar la propuesta de la Asociación Panameña de Ejecutivos de Empresa (**APEDE**), en su asamblea de 1987.

En efecto, en este foro, se planteó que “la administración del Canal se deberá ejercer por una empresa privada que de en concesión a varias otras empresas operadoras privadas las dos o tres funciones claves del Canal: tránsito marítimo, dragado y mantenimiento, aunque la propiedad del Canal sería del Estado”. En cuanto a la administración, debía ser de carácter representativo de los diversos sectores sociales y económicos del país “en donde se fijarían las decisiones estratégicas de la empresa, siendo ejecutadas por la empresa de administración privada que administra el Canal”<sup>24</sup>. Es necesario aclarar que esta no es una posición oficial del Arnulfismo pero, sin embargo, es el tipo de propuesta que apoyaron en el período 1980-1999, como ya se ha afirmado.

Por otra parte, la declaración de principios del PA para el certamen electoral de 1989, demuestra la pugna permanente con el PRD y, a la vez, fija una posición frente al problema del Canal y al de las relaciones con los Estados Unidos: “es necesario que no vivamos más exclusivamente de una política canalera torpe y que implantemos una política económica de carácter nacional que no sea capitalista ni intervencionista, sino propia de nuestra nación...”<sup>25</sup>. Este discurso dice muy poco. Empero, lo que quiere decir es lo que importa en tanto fue una declaración hecha en el contexto de la más grave crisis que vivió el país en su vida republicana, tanto en el ámbito interno como el ámbito de las relaciones con los Estados Unidos. Crisis que culminó con la invasión de diciembre de 1989. Se puede sospechar, entonces, que estas palabras fueron dichas en tanto se le propone una política de buena vecindad a los Estados Unidos y cuya garantía es el no-cumplimiento de los Tratados Torrijos-Carter de 1977,

Sin embargo, no se puede sostener que este partido haga una ruptura con la utopía transitista. Muy por el contrario: se puede afirmar que continúa bajo esta concepción en tanto que el no cumplimiento de los Tratados garantizaba las formas de intercambio que habían prevalecido durante gran parte del siglo XX y que eran una garantía de sobrevivencia y reproducción de esta fracción de la burguesía panameña.

Es necesario volver a CADE 1987. El panorama que perfilaban los sectores empresariales para 2000, era pesimista si se cumplían los Tratados de 1977. En efecto, dadas las transformaciones operadas en el comercio marítimo internacional y en las formas de producción e intercambio a escala planetaria, se estimaba que Panamá tendría que hacer frente a tres escenarios: **1.** un canal menos competitivo, **2.** con estrecheces financieras y, **3.** al que se le tendría que financiar su defensa. Dados estos escenarios, la salida de los Estados Unidos era de un significado deplorable para los ejecutivos reunidos en CADE'87. Hay que hacer, además, una seria advertencia: en la visión de CADE'87, se hace sinonimia entre Canal de Panamá y ruta de tránsito. Es decir, que para este colectivo, el problema no va más allá de estos límites y a ellos se circunscribe su propuesta. Además, hacen explícita la necesidad de una alianza con los Estados Unidos para mitigar los escenarios adversos que se habían sugerido. El economista Guillermo Chapman señaló en este evento que “se requiere una redefinición de nuestra política exterior. Implica optar por una alianza política con unas consecuencias de alianza con los Estados Unidos”<sup>26</sup>.

Este tipo de debate se inauguró no bien las tintas de los documentos de los tratados se hubieren secado. Sin embargo, el mismo cobró cardinal importancia durante el segundo lustro de la década de 1980. De nuevo, no hay que confundir lo planteado en CADE'87 con la postura oficial del PA. Sin embargo, es una posición coincidente y, más que eso, fue de las que apoyó este partido en el período 1980-1989. No es sino hasta el período post invasión cuando se rectifica esta línea de acción y este partido, en ejercicio del poder, con cierta reticencia, se da a la tarea de producir propuestas de uso y manejo de los bienes revertidos en virtud de la ejecución de los Tratados de 1977. En este sentido, es necesario recordar el nombramiento de la comisión Ad-Hoc, cuya tarea fue hacer las recomendaciones para el futuro manejo de la vía acuática.

En efecto, como ya se ha podido perfilar, la burguesía representada en este colectivo político dependía de la no-propiedad panameña de la ruta de tránsito y sí de la propiedad de ésta por parte de los Estados Unidos. Este binomio, como bien se recordará, se tradujo en una férrea alianza de intereses entre los Estados Unidos y ciertas fracciones de la burguesía local. El cambio de la propiedad y del control de la ruta de tránsito significaría, como de hecho ocurrió, una transformación de tal magnitud que daría al traste con las tradicionales formas de organizar el poder económico en Panamá. En o durante la crisis de poder de la década de 1980, el Partido Panameñista Auténtico logró canalizar las protestas de las capas medias y, con ello, logró importantes cuotas de poder que se expresaron en su triunfo electoral de 1989.

Un indicador de correlación entre la postura del Arnulfismo frente al problema transitista, es el importante incremento de la actividad agropecuaria a partir de los acuerdos de 1955. Esta correlación se propone en tanto que en el Panameñismo/Arnulfismo, estaba representada la burguesía agroindustrial del interior del país. Recuérdese, de nuevo, lo dicho por Víctor Avila en ese sentido. Por su parte, Gandásegui sostiene que “en el agro, la producción industrial creció rápidamente. Sólo en el rubro de la ganadería, entre 1951 y 1961, las tierras dedicadas al pastoreo se duplicaron. La construcción de carreteras y caminos de acceso se intensificó cubriendo la totalidad de las áreas productivas”<sup>27</sup>.

Entonces, no hay que olvidar que la dirección doctrinaria y económica del panameñismo estaba a cargo de una poderosa burguesía agroindustrial cuyo mayor y mejor mercado lo constituía la Zona del Canal. Por lo tanto, la propuesta liderada por los militares en la década de 1970 y ejecutada a lo largo de las décadas de 1980 y 1990, significó una pérdida de hegemonía económica y política para este sector. Una hegemonía que, como se verá, fue ocupada y organizada a partir de 1980 en torno al PRD. Una de las consecuencias fundamentales de las formas en que se organizaron las relaciones económicas entre Panamá y el enclave canalero, fue la extrema dependencia del sistema económico panameño de los ingresos provenientes de la Zona del Canal. Y, sin embargo, a pesar de dicha dependencia, para ciertas fracciones de la burguesía panameña, este tipo de relación era muy productiva. Esto se tradujo, a su vez, en una lucha política por mantener este tipo de relación que, aunque subordinada y dependiente, les era útil para su reproducción como clase social. Es coherente, entonces, la oposición del



panameñismo a la firma de los tratados de 1977. El caudillo panameñista pidió a las bases de este colectivo y al conjunto de la nación, que votaran no en el plebiscito de aprobación o negación de los referidos instrumentos.

Otra importante característica del panameñismo es que fue, desde sus inicios, una organización política anticomunista. Tanto que, el propio Arnulfo Arias, afirmó que en octubre de 1968, se inició una era comunistoide en Panamá. Y, sobre todo, expresa una importante alianza en el plano ideológico y político con los Estados Unidos. Tema que lo ponía en franca oposición con las fuerzas que representaba el PRD, puesto que este último colectivo adelantaba importantes luchas para transformar las bases sobre las cuales se había sustentado la relación entre Panamá y los Estados Unidos a lo largo del siglo XX. En efecto, en 1978 Arias declaró que

“luego de diez años de exilio (...) espero que el pueblo panameño se convierta de nuevo en símbolo de justicia y libertad y que impere en todo tiempo y en toda nuestra tierra las cuatro libertades básicas: libertad de expresión, libertad de religión, libertad de oportunidad y libertad de temor y se convierta Panamá en símbolo de oportunidades, honradez y respeto a la iniciativa individual, el libre comercio y sirva de ejemplo al mundo entero”<sup>28</sup>.

Este estruendo verbal sirve como preámbulo a los planteamientos de su colectivo con relación al problema del tránsito interoceánico. Se puede distinguir las preocupaciones del Dr. Arias: ‘iniciativa individual’ y ‘libre comercio’ y, si es posible hacer una extrapolación, es necesario contrastar ese planteamiento con los del PRD que, como se verá en su apartado, proponían “el uso más colectivo” de los bienes y riquezas derivadas de la actividad transísmica. Además, el discurso de Arias Madrid es por completo coherente con el de CADE’87 que se analizó con anterioridad. Y, más que eso, es coherente con el de la comisión Ad-Hoc nombrada por el presidente arnulfista Guillermo Endara Galimany en 1992. Es decir, la era comunistoide a la que hace referencia el Dr. Arias es un intento de anatema contra la propuesta de las fracciones de la burguesía y de la clase media representadas en el PRD, que se autoproclamaban como revolucionarias.

Por lo tanto, en otro plano y desde otra significación, la utopía de tránsito ha sido apropiada por los panameñistas/arnulfistas. Pero no la abandonan y supeditan a ella los objetivos

estratégicos de su colectivo político. Esto se muestra de una manera más diáfana en la década de 1990, como se verá en el siguiente apartado.

#### **4.4.3. La utopía según el PA en la década de 1990**

Esta década se inaugura para Panamá como la de más desastroso inicio en la vida republicana. La invasión de diciembre de 1989 (se tomará en cuenta en el apartado correspondiente al PRD), dejó sumido al país en la más profunda quiebra. En el plano político, como también se verá, significó el desmantelamiento de las Fuerzas de Defensa y la reconversión del PRD en un partido de cuño distinto puesto que ya no estaba dirigido por el estamento militar. En cuanto al arnulfismo, enfrentó la dirección del país a partir de una total bancarrota y, según Juan Jované,

“la invasión del 20 de diciembre de 1989 se produce en condiciones de un profundo desequilibrio estructural de la economía, la que mostraba además un avanzado nivel de desarticulación. El conjunto de dificultades económicas del país al ocurrir la intervención armada puede ilustrarse con diversos indicadores: la caída del Producto Interno Bruto (PIB) en 20 por ciento, la duplicación de la tasa de desempleo abierto, la paralización de los procesos inversionistas, la profunda contracción del crédito y el congelamiento de las cuentas de ahorro y de depósito a plazo fijo, la creciente crisis fiscal y el deterioro generalizado de los servicios sociales básicos”<sup>29</sup>.

En palabras menos académicas y sí mucho más políticas, el presidente de la República de ese período (1989-1994), Guillermo Endara Galimany, sostuvo que “cada día era peor que el anterior, se nos desintegraba el país, la calidad de vida llegaba a niveles alarmantes. Se nos ofrecían cheques post-fechaados y más desempleo. Se nos invitaba a resistir *hasta el año 2000* porque, claro, quienes nos decían eso estaban bien apertrechados de buena comida, abundante licor, lujos faraónicos, comodidades envidiables, excelente atención médica y se sentían protegidos por ocultos poderes sobrenaturales”<sup>30</sup>. Este curioso discurso pone en evidencia, por una parte, la forma de apropiarse de la realidad de este colectivo político y, por la otra, la percepción que se tenía del problema de la vía acuática. El planteamiento discursivo ‘*a resistir hasta el año 2000*’, es una clara alusión al proyecto de ejecución de los Tratados Torrijos-Carter y una posición definida en contra de esta forma de relacionarse Panamá con la ruta de tránsito.

Esta contradicción profunda se hace más evidente en este mismo discurso cuando el presidente señala que para concluir,

“permítanme algunas reflexiones finales. En primer lugar, mucho se ha hablado en los últimos años de nacionalismo, de amor a la patria, de patriotas y de traidores. Yo quiero ubicar estos conceptos en su perspectiva correcta y fijar nuestra posición respecto de ellos. No quiere más a la patria quien más vocifera su amor, ni es más nacionalista quien grita más alto. No es más patriota el que toma un fusil para defenderla *de enemigos inventados* ni es traidor quien le señala que son los *fantasmas de su de su propia creación* (...)”<sup>31</sup>.

Aparte de lo pintoresco del discurso, cabe destacar que sólo se explica y entiende desde la perspectiva de la oposición y conflicto que ha existido entre el PA y el PRD. Es necesario, además, destacar dos importantes frases que hacen referencia a esta contradicción: la primera la de ‘enemigos inventados’ y, la segunda, ‘fantasmas de su propia creación’. Ambas frases ponen en evidencia que para los arnullistas el conflicto de Panamá con los Estados Unidos es artificial, creado por las características y el devenir del PRD durante la década de 1980. Esto es importante destacarlo porque se da por supuesto que el instrumento político que expresa estas contradicciones es el Tratado de 1977 y su ejecución, que debía culminar el 31 diciembre de 1999. Subyace en el PA, entonces, una visión de ‘vuelta atrás’ que se expresa en la propuesta 8 del cuadro No.4.1., que se refiere al intercambio comercial con el enclave estadounidense.

Pero se hace necesario volver al escenario de caos que tanto Endara como Jované han tenido a bien exponer. En efecto, en su segundo discurso ante la Asamblea Legislativa, en septiembre de 1990, el presidente propuso una Estrategia Nacional de Desarrollo y Modernización Económica que tenía por objetivo “solucionar de verdad y con valentía, el estancamiento de una economía agotada, que hay que vigorizar para que provea de empleo a los panameños”<sup>32</sup>. Y es en el contexto de la presentación de este plan cuando por primera vez, el PA se compromete con el Canal de Panamá. El presidente declara que “debemos continuar y profundizar nuestra política nacionalista y de defensa de nuestra soberanía, que tiene a los intereses de Panamá como objetivo insustituible y primordial de su política exterior. Debemos velar y exigir *el debido cumplimiento de los Tratados del Canal*”<sup>33</sup>.

No cabe dudas que hay que explicar este cambio de rumbo en un período no mayor de dos años. Del discurso de ‘debemos alejarnos de una política canalera torpe’ al de ‘exigir el debido cumplimiento de los tratados del Canal’, existe una distancia conceptual casi insalvable pero posible de superar puesto que se constata de forma empírica. Sobre todo si se recuerda que el caudillo máximo, el Dr. Arias, había liderado la oposición a las negociaciones y a la firma de un nuevo tratado entre Panamá y los Estados Unidos. Entonces, ¿cómo se explica este profundo cambio?. La posible respuesta se puede encontrar en dos procesos paralelos pero, a la vez, complementarios.

Por un lado, el gobierno del presidente Endara Galimany careció de una sólida base social y de una hegemonía clara y contundente frente a otras expresiones políticas y frente al conjunto de la sociedad panameña. Entonces, intentar revertir el proceso de ejecución de los Tratados del Canal lo habría enfrentado a importantes fuerzas sociales y políticas sin mayores posibilidades de éxito. Y, aunque la invasión de 1989 había destruido las fuerzas armadas, el PRD dio muestra de una extraordinaria vitalidad y de una capacidad insospechada para reconstruirse y para reconstruir su ascendiente sobre las diversas clases sociales que componían este colectivo político. En verdad, el Arnulfismo y los partidos minoritarios que le acompañaban en esta gestión gubernamental, no habrían tenido capacidad de enfrentar con éxito este posible escenario de lucha. Entonces, este discurso muestra la necesidad de este colectivo de buscar legitimidad frente a importantes sectores sociales que les adversaban no sólo desde diversos partidos políticos, sino desde el movimiento obrero, estudiantil y campesino.

Una segunda vía de interpretación es que el Plan de Modernización carecía de sentido sin la participación económica del Canal de Panamá. El proceso de ejecución de los Tratados había sido tan profundo que, en sus variables fundamentales, ya no era posible dar marcha atrás. El presidente dijo en este discurso que había nombrado al Administrador del Canal, como lo estipulaba el Tratado de 1977. Esto pone en evidencia uno de los factores de mayor importancia que vinculó a la economía de Panamá con el Canal. En efecto, como se ha de recordar, los tratados de 1955 obligaban a un importante conjunto de la fuerza de trabajo de la Zona del Canal y de las bases militares, a realizar su salario en el mercado nacional. Por otra parte, el Tratado de 1977 establecía que la mano de obra empleada en el Canal debía ser substituida, entre 1979 y

1999 por fuerza de trabajo panameña en un 100 por ciento. Entonces, aunque la deformación económica a la que hacen alusión Jované, Gorostiaga y Torres Abrego sea cierta para el período 1904-1980, no menos lo es el que el encadenamiento entre la ruta y la economía panameña fue de tal magnitud que el economista guatemalteco Alfredo Guerra Borges sostiene que para mediados de la década de 1980, ya no es posible hablar de la existencia de un enclave canalero<sup>34</sup>.

Es decir, ni desde la vía política (la legitimidad y hegemonía), ni desde la vía económica, el PA podía soslayar el problema de la ejecución de los tratados del Canal. Sin embargo, subyace una tercera respuesta que es la de mayor peso, según el discurso de esta investigación. Se refiere a la apropiación y re-invenición de la utopía transitista por parte de las fracciones de la burguesía aglutinadas en torno al PA. En efecto, el economista panameño Jorge Cervantes, plantea que se hacía necesario que la burguesía panameña se convenciera, en términos ideológicos, de la posibilidad de que su clase social se hiciera cargo de la ruta interoceánica. Era necesario, señala Cervantes, que no delegaran la función de control y administración de la vía a otro Estado sino que pudieran hacer ejercicio de dicho control a través del propio Estado panameño<sup>35</sup>. Es decir, el discurso del presidente Endara se explica, además, desde este descubrimiento: que los Tratados Torrijos Carter son la puerta de entrada de su fracción de clase al negocio interoceánico. El no aceptar la ejecución de estos convenios significaría cerrarse las puertas al más lucrativo negocio que se pudiera dar en suelo panameño. Esto abre una nueva veta de conflicto y contradicción con el PRD puesto que, en cierto momento, el PA fue más radical que el mismo PRD en la defensa de la ejecución de dichos Tratados. Una paradoja de difícil solución si no se toma en cuenta el valor político de la utopía transitista. En este sentido, no es posible olvidar el discurso de Raúl Vaccaro sobre el ‘destino manifiesto’ de Panamá<sup>36</sup>. Como indicador de que los tres planteamientos anteriores son ciertos, hay que recordar la creación de la Comisión Ad-Hoc en 1991 y sus recomendaciones.

Como punto final a esta exposición sobre el PA, es necesario referirse a la Ley No.55 del 31 de agosto de 1999. Esta Ley fue aprobada el último día del gobierno del Dr. Ernesto Pérez Balladares. Mediante este instrumento jurídico se expandió la cuenca hidrográfica del Canal de Panamá (**CHCP**) en casi un 100 por ciento. Además de esta ley, se aprobaron otras cuatro sobre diversos temas de interés nacional. Estas leyes fueron propuestas y aprobadas por el PRD. Como

primer acto legislativo del gobierno arnuilfista, que iba a gobernar el país en el período 1999-2004, de las cinco leyes cuatro fueron declaradas inconstitucionales, excepto la que se refería a la expansión de la CHCP.

## **4.5. Sobre el Partido Revolucionario Democrático (PRD)**

### **4.5.1. Antecedentes**

En sus **Cuadernos de la prisión**, Gramsci propone que “el régimen militar es un paréntesis entre dos gobiernos constitucionales. Los militares son la reserva permanente de orden, son una fuerza política que entra en acción ‘públicamente’ cuando la ‘legalidad’ está en peligro”<sup>37</sup>. Más adelante agrega que otro factor que influye en la aparición de los militares es cuando la sociedad civil se ha dividido y las diversas clases sociales se han separado de los partidos políticos. Entonces, luego, la división es el resultado de algún evento en particular o “porque enormes masas (especialmente campesinos e intelectuales pequeño-burgueses) pasan imprevistamente de un estado de pasividad política a una de actividad en la cual hacen demandas que pueden conducir a una revolución”<sup>38</sup>.

Y es que al PRD no se le puede explicar ni entender sin la variable militar, al menos en sus orígenes ni durante la década de 1980. Los militares irrumpieron en la escena política como fuerza gobernante en 1968, mediante un golpe de Estado contra el presidente Arnulfo Arias Madrid que, a su vez, llegó a la presidencia mediante una alianza de partidos encabezada por el Partido Panameñista. Entonces, ¿cuánta razón podría tener Gramsci si se aplica su concepción al caso particular panameño?.

Al hacer un balance del momento histórico del golpe militar, casi un cuarto de siglo después, Ricaurte Soler afirma que para estas fechas “ni el populismo arnuilfista ni el liberalismo tradicional representaban peligro alguno para los intereses estratégicos del imperio. Pero el populismo ya había arriado sus banderas nacionalistas, contaba con el apoyo popular y, también, con el apoyo mayoritario, políticamente organizado de la oligarquía. Prometía, pues, la docilidad y la estabilidad requeridas por el imperio”<sup>39</sup>. La línea de razonamiento de Soler es un tanto divergente de la de Gramsci. Mientras el uno, desde la perspectiva sociológica señala el

problema de la legalidad y de la hegemonía, Soler señala factores de índole política para explicar el caso panameño. Es más, el golpe es contra la legalidad constitucional propia de la democracia representativa a la que se adscribía el régimen político panameño para esas fechas. En cierta forma, la aproximación que hace Soler sobre el caso panameño se relaciona con la celebrada tesis de Cardoso y Faletto sobre el desarrollo dependiente que “a fines de la década de 1960 se concebía al Estado latinoamericano (algunos en particular) representando una alianza entre los intereses de los sectores internacionales de la burguesía y la burocracia pública y empresarial. La burguesía local se ligaría a estos sectores”<sup>40</sup>. Sin embargo, Soler se aleja de la misma desde otra perspectiva, en tanto que no plantea un determinismo exógeno y rescata el valor de las variables internas, los conflictos y contradicciones que existen a lo interno de cada Estado.

En páginas anteriores se ha señalado que en 1964 se dio la más profunda ruptura contra la tradicional hegemonía de los partidos oligárquicos de cuño liberal. Tal afirmación tiene sentido en la medida en que es un movimiento organizado que, desde las bases sociales, cuestiona las estructuras socioeconómicas del país. Y no sólo cuestiona, sino que se convierte en propositivo. A pesar de que desde diversos foros las fuerzas hegemónicas habían denunciado el estatuto canalero de 1903, las fuerzas políticas de la oligarquía no se habían propuesto como meta, desde la perspectiva de su clase social, el traspaso de la propiedad y control de la ruta de tránsito. Es el movimiento social panameño el que se apropia de la utopía de tránsito y la convierte en herramienta para el logro de sus objetivos de clase. En este sentido, es necesario recordar las proclamas del Partido del Pueblo entre 1956 y 1958. Igual, es útil recordar las formas en que la burguesía panameña organizó las relaciones con el enclave canalero que, mediante convenios y tratados, le permitían participar de los beneficios y riquezas que se generaban en la zona del Canal y por la propia actividad de tránsito.

Se podría argumentar, empero, que existe una sobrevaloración de los eventos de enero de 1964. Sin embargo, todo parece indicar que a las clases hegemónicas panameñas no les fue posible seguir con su “huir hacia adelante”. Hasta estas fechas, lo que se había hecho era enmendar el estatuto de 1903. Con los sucesos de 1964 se tomó la determinación de hacer un nuevo tratado. Y esto se hizo en virtud de la fuerza contrahegemónica desplegada por el movimiento popular panameño. Vale la pena insistir que una lectura de ese movimiento en clave

de “utopía de tránsito” permite concluir que, aunque esta es una ideología creada por las clases dominantes, ésta es apropiada y reinventada y puesta al servicio de las clases sociales subalternas y de sus particulares demandas y reivindicaciones. Entonces, cobra sentido lo planteado por Gramsci en la medida en que 1964 las ‘masas’ “pasan imprevistamente de un estado de pasividad política a una de actividad en la cual hacen demandas que pueden conducir a una revolución”. Es decir, en esta fecha se puede observar que, al igual que el patriciado a inicios del siglo XIX, las clases sociales subalternas han transitado de una clase en sí a una clase para sí.

Y es que el conflicto y contradicción entre Panamá y los Estados Unidos dejó de ser un problema de las elites económicas panameñas para convertirse en un problema asumido por el movimiento popular como propio. El golpe militar de 1968 no se explica sin poner de manifiesto la ilegitimidad y la pérdida de hegemonía de la burguesía panameña, sea cual fueren las fracciones de clase a las que pertenecieran. Entonces, las demandas de ese movimiento social podían “conducir a una revolución”. Marco Gandásegui sostiene que a la Guardia Nacional

“le correspondió organizar un gobierno con la participación de la burguesía nacional (excluyendo a los conservadores), capas medias y trabajadores organizados. Su proyecto fue, inicialmente, continuar las tareas de desarrollo nacional. Las contradicciones generadas por este desarrollo transformaron a los militares, a la burguesía y a los trabajadores. El proyecto de la burguesía nacional se agotó a fines de la década de 1970”<sup>41</sup>.

Si se sigue el hilo conductor propuesto en el marco teórico, se podrá percibir que aunque este proyecto se hubiese agotado, quedaba a la mano el principal recurso: la posición geográfica, la condición ístmica y la situación geopolítica. En este sentido, el propio discurso del general Omar Torrijos Herrera confirma el supuesto anterior. El general afirma que la institución armada, al momento de asumir el poder “tenía dos objetivos fundamentales (...), la recuperación del Canal y, segundo, convertir una caricatura de país en una Nación”<sup>42</sup>. Esta afirmación implica que las variables hegemónicas son el problema de la ruta de tránsito, el control y propiedad de la misma y, en segundo lugar, el problema de las relaciones subordinadas que tenía Panamá con los Estados Unidos. Y se puede afirmar que el problema del Canal se resolvía, según este discurso, a través del cambio de la propiedad y control de la ruta. Y si es permitida la especulación, la existencia misma del país, Torrijos la hace dependiente del problema transitista.



No hay que olvidar que en los primeros años de la década de 1970, se dieron las negociaciones entre Panamá y los Estados Unidos para la firma de nuevos tratados y no cabe dudas que sí hubo un importante cambio en las premisas del debate. Así lo expresa Rubén Darío Herrera en su informe para la CEPAL, en 1972. Para estos años, el gobierno de Panamá recibía “una anualidad de poco menos de dos millones de dólares por concepto de compensación a los derechos otorgados a los Estados Unidos. Los ingresos efectivos percibidos por la Compañía del Canal ascendieron en 1970, en cambio, a 175 millones de dólares, cantidad que por lo demás no refleja el monto de los peajes que potencialmente podrían obtenerse (385 millones de dólares) eliminando simplemente el subsidio implícito al transporte interoceánico de que disfrutaban principalmente los grandes usuarios de los servicios del Canal”<sup>43</sup>.

Este escenario es el que existía al momento de iniciarse las negociaciones de los futuros tratados. Por su parte, Herrera diseñó uno en el que Panamá fuese el propietario del bien canalero y que controlara, en su totalidad la ruta interoceánica:

“difícilmente podría exagerarse la trascendencia política que se derivaría para Panamá de un cambio de las normas actuales de su participación en la organización y los resultados financieros de la economía canalera (...). La revisión de las disposiciones que regulan las relaciones entre Panamá y los Estados Unidos en relación a la Zona del Canal podría comprender, en mayor o menor medida, los aspectos señalados y otros que escapan a consideraciones estrictamente económicas. Lo señalado hasta aquí no significa, sin embargo, que Panamá habría de obtener todos los beneficios potenciales sin hacer por su parte esfuerzos persistentes y bien organizados”<sup>44</sup>.

Es posible afirmar que la lucha por la soberanía de Panamá sobre todo su territorio no sea más que una ideologización de un hecho económico. Es decir, la lucha por la salida de los Estados Unidos de Panamá y el control de Panamá sobre la ruta de tránsito, es la expresión política de un conflicto económico. El umbral de exigencias es coherente con la clase social que las plantea. Así, las fracciones de la burguesía nacional habían encontrado su nicho económico en el mercado de la Zona del Canal en la primera mitad del siglo XX. Es el movimiento popular el que plantea el conflicto en función de la propiedad del bien canalero y de la salida de los militares de suelo panameño, en tanto se descubrió la connivencia entre los intereses de la burguesía local y los intereses de los Estados Unidos. Y, más que eso, las clases sociales

subalternas vieron en la actividad de tránsito el medio y herramienta para satisfacer sus demandas de desarrollo e igualdad.

Las fuerzas armadas panameñas, de alguna manera, intentaron conciliar estos intereses divergentes y adversos mediante una gran alianza nacional, hipótesis que expresa el surgimiento del PRD, en 1978. En efecto, el politólogo salvadoreño Rubén Zamora, señala que “la dinámica de la dominación castrense se asienta en un doble mecanismo que le permite mantener el control sobre el aparato de Estado. Por una parte recurre a altas dosis de represión como instrumento principal y cotidiano de control político y social y, por la otra, celebra elecciones periódicas de carácter semi-competitivo o simplemente fraudulentas”<sup>45</sup>. Las consecuencias de esta modalidad de régimen político de gobierno, son una alta inestabilidad y generan el uso de la violencia y la represión ciudadana “desenmascarando la verdadera naturaleza del control del Estado (la violencia)”. En este escenario, agrega, “la existencia de partidos políticos y de una institucionalidad política y electoral relativamente desarrolladas, se vuelven indispensables para que el régimen funcione. Sin embargo, las funciones que los partidos políticos y el aparato electoral desempeñan, están profundamente modificadas por la naturaleza del sistema de dominación y presentan rasgos peculiares”<sup>46</sup>.

La principal peculiaridad que destaca Zamora es “el tratamiento asimétrico a los partidos que componen el sistema, pues el gobierno establece una clara distinción entre el partido oficial y los demás partidos”<sup>47</sup>. Una segunda característica de gran importancia, que se desprende de la existencia de un partido oficial es que, mediante éste,

“la institución castrense asume el juego electoral y la administración del Estado. No se trata de un partido que adquiere el carácter de ‘partido de gobierno’ como resultado del ejercicio electoral, sino de una deformación de éste pues al quedar excluida la posibilidad de alternabilidad en las urnas, el partido oficial funciona como agencia política para mantenerse en el poder en el gobierno y no para obtenerlo”<sup>48</sup>.

Cabe destacar, entonces, que el nacimiento del PRD como colectivo político responde a la propuesta analítica expuesta por Zamora. En efecto, de 1968 a 1978, los partidos políticos en Panamá son puestos fuera de ley. Sin embargo, la necesidad de los militares de perpetuarse ellos en el poder, lleva a la necesidad de volver a aceptar un rejuego político partidista con ciertas restricciones. La mayor de ellas, como lo plantea Zamora, es la existencia de un partido oficial.

Prueba de que el anterior supuesto es acertado es que el PRD se autoproclamaba como “un partido torrijista”. Y, más que eso, en 1986 el Dr. Rómulo Escobar Bethancourt, presidente del PRD, afirmaba que “los vínculos entre el PRD y las Fuerzas de Defensa son indestructibles e insolubles”<sup>49</sup>.

Pero es necesario volver a la naturaleza del PRD para poder explicar su fuerza como colectivo político en sus primeras etapas. En este sentido, el Dr. Eligio Salas advertía que el PRD “fue concebido por su fundador el general Omar Torrijos como una fuerza orgánica, en la que debían concurrir diversos sectores de la sociedad panameña, pero en cuya base existiera una completa identificación en torno a los esenciales problemas de nuestra nacionalidad y cuya fuerza inspiradora fuese la solución de los problemas que tiene nuestro pueblo”<sup>50</sup>. Tanto el planteamiento de Bethancourt como el de Salas (dos prominentes miembros de este colectivo), muestran que la paternidad del PRD se dio a partir de la institución castrense, con las características señaladas por Zamora. Por su parte, el que el partido haya sido una estructura para perpetuarse en el poder lo demuestra otro discurso de Bethencour al referirse a la relación entre las fuerzas armadas panameñas, el Canal de Panamá y el colectivo político.

En efecto, ante la aguda crisis que existía a mediados de la década de 1980 entre Panamá y los Estados Unidos, Bethancourt señaló que con el comandante en jefe de las Fuerzas de Defensa

“[nosotros, el PRD] tenemos con él ese vínculo y ese sentimiento histórico que de por sí sería suficiente y bastaría para que nuestro partido, tal como lo hizo como un solo hombre, desde el mismo día de la calumnia, manifestara su decisión no solamente de apoyarlo sino construir alrededor de él una coraza para que no pasen las calumnias de sus enemigos. (...). Noriega se ha echado como comandante sobre sus hombros la responsabilidad de tecnificar militarmente el instituto armado y colocarlo en condiciones óptimas para que, en el año 2000, le pueda hacer frente en forma cabal y en su totalidad a la responsabilidad de la defensa exclusiva y excluyente del Canal que le asignan los Tratados Torrijos-Carter”<sup>51</sup>.

Como bien se podrá observar, el PRD se subordinaba a las fuerzas armadas. Sin embargo, es necesario advertir que no fue un proceso en el que la organización se haya transformado en tal. Por el contrario, se desprende que esa fue la concepción desde la cual fue creada en el sentido

en que lo desarrolló Zamora. Para el PRD, como partido de gobierno entre 1980 y 1989, el período resultó en extremo conflictivo en tanto lo enfrentó a la oposición de los partidos de la derecha tradicional, como el Panameñismo/Arnulfismo y la Democracia Cristiana. Ambos partidos aglutinados en torno a la Cruzada Civilista Nacional. Además de este conflicto ocurrido entre 1985 y 1989, enfrentaron la desintegración del proyecto torrijista y, también, enfrentaron un conflicto de gran magnitud con los Estados Unidos, que tuvo como evento más importante la invasión de diciembre de 1989.

#### **4.5.2. Sobre la ruta de tránsito**

En junio de 1978 el entonces Ministerio de Planificación y Política Económica (MIPPE) publicó un estudio titulado **El desarrollo nacional y la recuperación de la Zona del Canal**. En ese entonces el ministro de esa cartera de Estado era el economista Nicolás Ardito Barletta futuro presidente de la República, postulado por una alianza oficialista encabezada por el PRD. En el citado documento se sostenía que el nuevo tratado traería nuevas posibilidades de desarrollo para Panamá. Con el Tratado,

“se abre así la posibilidad de acciones específicas para el desarrollo económico y social y la mejor integración nacional gracias a los nuevos instrumentos físicos (territorio e instalaciones recuperadas) e institucionales (nuevas formas de administración) disponibles y, en particular mediante un aprovechamiento intensificado de la posición geográfica. Las nuevas posibilidades de acción, enmarcadas por los acuerdos contenidos en los Tratados sobre el Canal de Panamá, representan un estimulante desafío a la colectividad nacional”<sup>52</sup>.

En este planteamiento, se descubren algunos elementos que dan pistas sobre los antecedentes y desafíos hacia el futuro que explican la determinada posición del PRD con respecto a la ruta panameña. En primer lugar destaca la correlación entre el desarrollo nacional y el desmantelamiento de la Zona del Canal. Punto de álgido conflicto que fue la variable que enfrentó a los partidos de la derecha tradicional con los sectores socioeconómicos que se expresaban en el PRD. Un segundo elemento lo es que dicho desmantelamiento permitiría un aprovechamiento más intensivo de *la posición geográfica*, como una totalidad y no sólo circunscrita al bien canalero que, como ya se ha sostenido, sólo es una de las formas tecnológicas de aprovechamiento de la condición ístmica de Panamá. El tercer elemento se refiere a la

variable político-organizativa, en tanto que se hace un llamado a la unidad nacional frente al problema de la recuperación de la Zona del Canal.

Este último elemento merece algunas líneas puesto que, según lo desarrollado en esta investigación, es el elemento explicativo de la relación ruta de tránsito-desarrollo nacional. En efecto, como se perfiló en el comunicado del Partido del Pueblo en 1958, ciertos sectores sociales con representación política organizada se habían apropiado y re-inventado la noción de desarrollo social/nacional. Dichos sectores, sobre todo de la pequeña burguesía, se dieron a la tarea de construir un proyecto político contrahegemónico. Y, sobre todo, es necesario insistir en la correlación descubierta entre la burguesía y los Estados Unidos. En efecto, el Partido del Pueblo señalaba que “la contradicción interna, de las masas con la Guardia Nacional y el gobierno particularmente, halla su origen en el carácter reaccionario de los procedimientos seguidos por la burguesía nacional para *su desarrollo*. Recuérdese que no vaciló en negociar un tratado antinacional (el de 1955) en busca del mercado de la Zona del Canal”<sup>53</sup>.

No es difícil apreciar, entonces, que la lucha contra los Estados Unidos incluía la lucha contra la burguesía nacional. En su “ideario”, Omar Torrijos intentó dar vuelta a este conflicto sumándose a la lucha contra la presencia de los Estados Unidos. Para ello, articuló un gran movimiento nacional, policlasista y multisectorial. Una de las consignas seguidas fue que “a los bienes del Canal y a los bienes revertidos, se les dará el uso más social y colectivo posible”. En el PRD se cristalizó este lenguaje policlasista y de alianza nacional. Las demandas del movimiento nacionalista y popular a partir de la década de 1964, se manifestaron en el rechazo a la propuesta de tratados de 1967 porque no contemplaban la salida de los Estados Unidos de suelo panameño. No se hace relevante que importantes aspectos fuesen abordados, como una mayor anualidad o mayor participación panameña en el intercambio comercial con la Zona del Canal. Lo relevante es que el movimiento popular exigió la salida de los Estados Unidos. Es decir, un cambio en la estructura de propiedad de la ruta y del bien canalero.

Visto este escenario, entonces, parece importante destacar que la propuesta de los militares de recomponer la hegemonía perdida en la década de 1960, respondía a la necesidad de desarticular el poder que ganaba el movimiento popular. En la década de 1970, advierte el jurista

Simeón González, hubo un pacto entre las más importantes fuerzas sociales del país “cuyo telón de fondo los constituía un movimiento social ‘tranquilizado’ por las políticas redistributivas (...) y por la política proteccionista del Estado en las que el populismo torrijista hacía las veces de un Estado de bienestar, en las condiciones y limitaciones de un país subdesarrollado”<sup>54</sup>. En cierta forma, entonces, el PRD expresa esta desmovilización de importantes sectores sociales de Panamá en función de un objetivo estratégico: la firma de nuevos tratados y el proceso de ejecución de los mismos. Es necesario recordar lo planteado por Zamora en cuanto a la ‘naturaleza’ de los partidos oficiales en tanto mecanismos para mantenerse en el poder y no para competir, dentro del rejuego formal democrático, con otras fuerzas políticas.

Para Simeón González, la dictadura militar iniciada en 1968 se reconvirtió “a través de las reformas constitucionales, el reacomodo de la legislación electoral y de los propios procesos electorales (1980, 1984 y 1989)”. Señala González que “se trataba, sin duda, de una transición propuesta desde el poder” y, por tanto, requería construir importantes alianzas nacionales. El instrumento político para lograrlas fue el PRD. Recuérdese, en este sentido, el discurso de Bethncourt en el que propuso una gran alianza entre los militares y el partido. De nuevo advierte González sobre la fragilidad de la misma en este período de crisis. En efecto,

“la ruptura del consenso en la alianza gubernamental (fundada a partir de 1985) y el deslizamiento de importantes fracciones de la burguesía, clase media y de los sectores populares hacia el campo de la oposición provocan, incluso, la ruptura del aparato armado en tres momentos de larga coyuntura”<sup>55</sup>.

Este contexto de desintegración a lo interno de los aparatos de poder, así como la desintegración de las estructuras orgánicas (el partido), tienen importantes expresiones en cuanto a la movilización social del último lustro de la década de 1980. Estas movilizaciones fueron de tal magnitud que logran paralizar las instituciones del Estado a mediados de 1989. Y, en este mismo escenario, se celebraron las elecciones de 1989 cuyos resultados fueron adversos al aparato militar que controlaba al Estado y a las fuerzas políticas que se agruparon en torno al PRD, que eran las bases sociales sobre las que se asentaba el régimen militar. La victoria fue para la alianza de oposición, liderada por el arnulfismo. La derrota de 1989 expresaba, a su vez, la crisis de hegemonía existente.

Ni las fuerzas militares, ni las organizaciones sociales o políticas pudieron detener la erosión de la base social y popular del PRD, conquistada en la década de 1970. La anulación de las elecciones de mayo de 1989 produjo la ruptura definitiva con las fuerzas de la oposición. Las movilizaciones iniciaron un proceso de reacomodo con el objetivo de derrocar al régimen militar. Sin embargo, “la invasión de 1989 impide que ese movimiento democrático derrumbe a la dictadura y se transforme en un mecanismo de estabilidad social y política”<sup>56</sup>. El golpe de 1989 (la invasión), añade González, “se dirigió contra la cúpula de un gobierno autoritario y aislado y sin fuerza social y sólo apoyado en las instituciones armadas, es decir, políticamente derrotado”<sup>57</sup>.

#### **4.5.3. El PRD y la ruta de tránsito en la década de 1980**

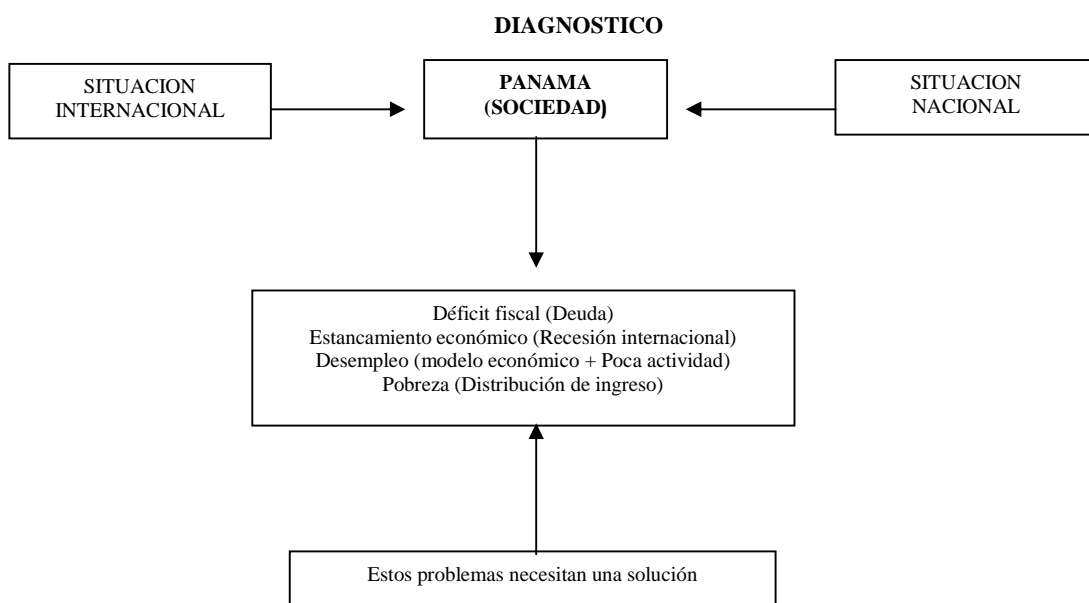
Como ya se ha perfilado, el discurso de la recuperación del Canal y el del desmantelamiento de la Zona del Canal, fueron los que le dieron sentido estratégico al régimen militar de la década de 1970. Por otra parte, la hegemonía política e ideológica de estas fuerzas fue erosionada en la medida en el que incipiente Estado de bienestar al que alude Simeón González hizo crisis a inicios de la década de 1980. Por otra parte, el rejuego político electoral no redundó en altas tasas de apoyo al régimen o, al menos, el apoyo no fue tan unánime como lo hubieran esperado. El indicador más importante de esta afirmación es que el candidato oficialista en las elecciones de 1984, sólo pudo ganar por una diferencia de 1700 votos, frente al viejo caudillo, Arnulfo Arias Madrid. La diferencia fue tan poca que las acusaciones de fraude fueron lo suficientemente creíbles como para restarle legitimidad al gobierno encabezado por el PRD. La crisis de hegemonía se expresó en diversos escenarios en donde el político era, apenas, uno de los muchos posibles.

La propuesta del PRD con relación a la ruta expresa esta realidad y la utiliza como herramienta para lograr reconquistar la hegemonía perdida. En efecto, en la gráfica 4.1. se puede apreciar la confirmación de este supuesto. La gráfica reproduce de manera textual lo propuesto por el PRD en 1987. Como se puede apreciar, se parte de un escenario en donde interactúan dos variables. La primera, de tipo exógena que, en sus vínculos con las de tipo endógena, producen lo que el colectivo denomina como “Panamá”. Luego, al hacer un diagnóstico de la situación nacional, concluyen que el país atraviesa una grave crisis, tanto de índole institucional/política,

como de corte socioeconómica. La solución que proponen corresponde a la definición que se le ha dado al concepto de utopía de tránsito. Sin embargo, importa destacar un elemento conceptual que distingue esta propuesta de las anteriores. Se refiere al discurso sobre el desarrollo nacional. Como bien se recordará, los partidos políticos de cuño oligárquico elaboraban su propuesta y sumaban a las clases sociales subalternas a su proyecto, como ya se ha reseñado a través de los trabajos de Noriega de Jurado.

Por el contrario, el discurso del desarrollo nacional, que nace en la década de 1950, es una demanda de las clases sociales subalternas en tanto que se apropian de esta noción y a ella le suman el medio: la ruta de tránsito. Es decir, la ruta no sólo como una herramienta bajo el control y propiedad de los Estados Unidos y al servicio del comercio marítimo internacional y como base de las fuerzas militares de ese país. Tampoco como un bien del que las clases sociales hegemónicas locales lucran de una manera marginal. La ruta de tránsito se convirtió en la herramienta para el desarrollo nacional en la medida en que se exigió que dejara de servir a estos intereses particulares y se convirtiera en el pivote del desarrollo nacional, a partir de las demandas y de la movilización social de amplios sectores sociales de Panamá. Entonces, esta propuesta refleja esa concepción. La concepción de un canal, de una ruta de tránsito al servicio de “todos los panameños”.

**Organigrama para el desarrollo y aprovechamiento del área canalera según el PRD, 1987**





↓

**El país cuenta con los recursos**

Principal recurso: posición geográfica

↓

Area canalera

- Canal
- Areas adyacentes al Canal
- Vocación transitista internacional
- Fuerza laboral nacional

¿Podemos desarrollar este potencial económico?

↓

Instrumento necesario

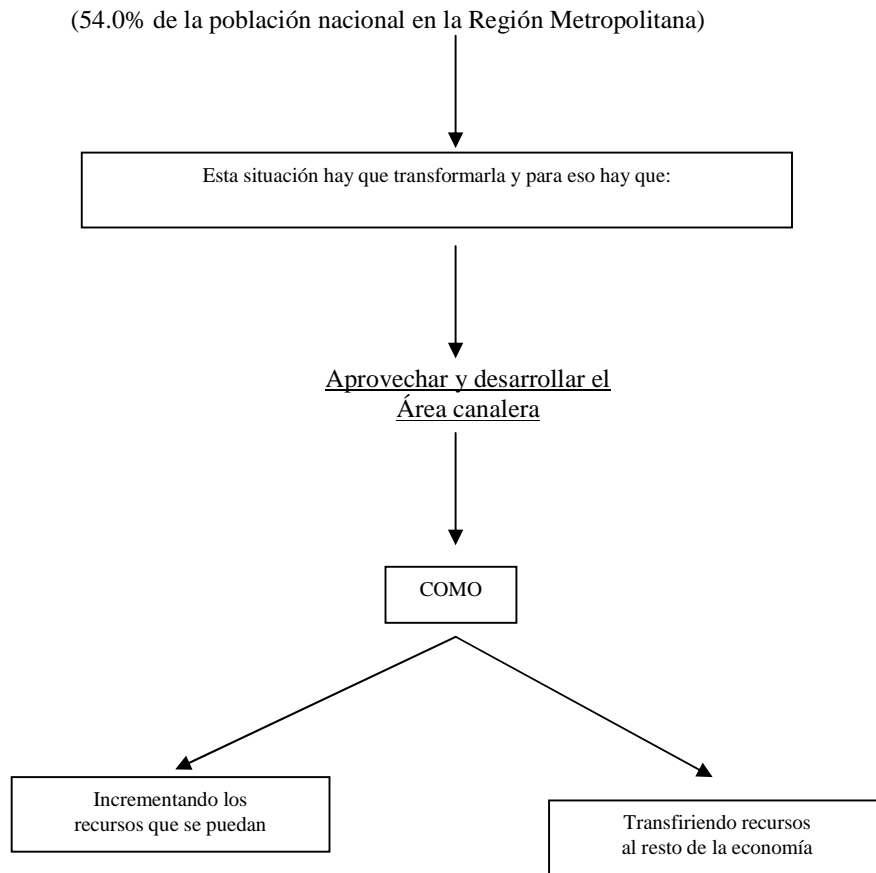
- ↓
- |   |
|---|
| 1. Tratados Torrijos Carter   |
| 2. Una definición clara al respecto de parte del gobierno (en preparación)              |
| 3. Diseño de una estrategia de desarrollo con planes, programas y proyectos (por hacer) |

↓

Estos instrumentos permitirán desarrollar el potencial del área canalera

¿Qué tenemos actualmente?

- ↓
1. Una economía estructurada en torno a la posición geográfica
    - \_ 72.4 por ciento del PIB de 1985 se generó en el sector terciario
  2. Este modelo ha producido algunos efectos negativos tales como:
    - \_ desequilibrio de desarrollo nacional
      - \_ Concentración de actividades en la Región Metropolitana
      - \_ Acelerado y deformado proceso de urbanización



Es necesario hacer algunas consideraciones de esta propuesta con relación a otras concepciones emanadas del mismo partido y, de éstas, con relación a lo expuesto en el apartado dedicado al arnullfismo.

Lo primero sería destacar el atraso que el mismo PRD diagnostica con referencia al papel del gobierno y del Estado con respecto al área canalera y a la ruta de tránsito en general. Igual, manifiestan que no se ha diseñado una estrategia de desarrollo con planes, programas y proyectos con relación a lo mismo. De allí que la advertencia de la Comisión Ad-Hoc de 1991 y la advertencia hecha en estas mismas fechas por el presidente Endara Galimany no carezcan de sentido y sí tengan razones bien fundamentadas. Sin embargo, las Fuerzas de Defensa tenían un proyecto y este era que el ejército panameño ocupara las bases militares desalojadas por el ejército estadounidense. La invasión de 1989 desarticuló e hizo colapsar este concepto en la

medida en que el ejército panameño fue destruido. Y que este era el escenario pensado para el año 2000 lo corrobora el discurso de Bethencourt citado con anterioridad.

Otro aspecto que se hace evidente en esta propuesta, es el de la propiedad del bien y del control panameño de la ruta, en contraposición de la postura asumida por el Arnulfismo. De nuevo hay que reiterar que esta propuesta no nace desde el PRD. Incluso, desde la década de 1920 se la puede rastrear en lo demandado por el movimiento Acción Comunal. En la década de 1940, por el Frente Patriótico y en 1964, por el movimiento estudiantil protagonista de los eventos del nueve de enero. Es una demanda del movimiento social en tanto que se apropian, como ya se ha dicho en reiteradas ocasiones, de la utopía transitista y la re-inventan según las nociones propias de estas clases o fracciones de clase. Para concluir en este aspecto, hay que destacar que podría ser considerada como el último intento de mantener la unidad orgánica del partido, esa alianza interclasista inaugurada en la década de 1970. Unidad que dependía, ahora, no de la recuperación de los bienes de la Zona del Canal, ni de la transferencia del bien canalero. La unidad dependía, ahora, del uso de esa potencialidad para el desarrollo nacional y para superar la crisis que se vivía a lo interno del país. La invasión de diciembre de 1989 derrotaría esta propuesta y abriría una nueva etapa en la concepción del PRD de la ruta de tránsito.

#### **4.5.4. El PRD en la década de 1990**

Como ya lo advirtió Simeón González, la invasión de 1989 significó

“la existencia de dos momentos constitutivos de la nueva situación, con dos actores diferenciados: el factor interno, expresado en un dinámico movimiento de masas y, el actor externo, que expresa su propia lógica, más regional que nacional. Como es de suponerse, el segundo logra imponer las condiciones y ritmos de la transición y el solo efecto de la ocupación y destrucción institucional impone, al nuevo régimen, instalado en una base militar norteamericana, la necesidad de recomponerlo casi desde cero”<sup>58</sup>.

En efecto, para el PRD hubo un cambio de importancia decisiva. Del partido oficial, en los términos definidos por Zamora, pasó a ser un partido sin base institucional y con una limitada capacidad de movilización de masas, debida a la pérdida de legitimidad experimentada en el período 1987-1989. Hay que advertir, desde la otra perspectiva, que la legitimidad del partido gobernante, el Arnulfismo, igual tenía una base institucional y una legitimidad muy erosionada.

A eso se refiere Simeón González al decir que era necesario recomponer la institucionalidad panameña ‘desde cero’.

En este escenario, el PRD perdió la hegemonía que había conquistado a partir de sus antecedentes de 1968, con el golpe militar. En adelante, es posible sostener, representará un papel de mucho más bajo perfil del que cabría suponer a un partido cuyo liderazgo y hegemonía había sido muy bien afianzado a inicios de la década de 1980. Por el contrario, tuvo que hacer alianzas con sectores del movimiento popular panameño para recuperar los espacios perdidos. En ese sentido, el PRD representó un papel de importancia decisiva para que el gobierno del presidente Endara reconociera lo actuado con relación a la ruta de tránsito como un proceso irreversible. Y como ya se ha podido apreciar, es bajo este gobierno (arnulfista) en el que se inició el proceso de creación de planes a largo plazo sobre la ruta de tránsito.

En 1994 el PRD logró vencer en el certamen electoral y, de nuevo, asumió el liderazgo de la cuestión transitista. Y, sin embargo, aunque parecería una gran paradoja, lideró una propuesta oficial para la permanencia de las bases militares de los Estados Unidos en la forma de un Centro Multilateral Antidrogas (CMA), que recogía la expectativa de los Estados Unidos de permanecer con su complejo militar en suelo panameño. Mitchel Doens, prominente miembro del PRD, en su libro **Para bailar tango se necesitan dos**, expone y argumenta sobre las razones por las que este colectivo político impulsó el CMA. Señala que el presidente Ernesto Pérez Balladares instruyó al primer equipo negociador

“que había que dejarles bien claro a los funcionarios norteamericanos que Panamá no solicitaría abrir esas negociaciones y que si la iniciativa provenía de parte del presidente Clinton, había que dejar bien claro que solamente se estaría hablando informalmente de ‘conversaciones exploratorias’, en el entendimiento de que la apertura de las negociaciones formales se producirían sí y sólo sí Panamá obtuviera beneficios económicos tangibles y sustanciales”<sup>59</sup>.

Se puede afirmar que la historia del CMA terminó rápido y mal. De nuevo, la base social del PRD se erosionó y el posible liderazgo ganado sufrió un rudo golpe. El movimiento social panameño se opuso de manera virulenta a esta propuesta y fue derrotada en los primeros meses de 1998. Pero más allá de esta derrota, es significativo destacar que el gobierno del PRD entró en contradicción manifiesta con las bases del partido que, ante las negociaciones por el CMA, les

restaron su apoyo. El mismo Doens reproduce un documento publicado por la Secretaría de Formación y Documentación del PRD, titulado “El Canal y las bases militares” en el que se lee:

“El gobierno panameño deberá mantener una postura firme y clara de no negociación de la permanencia de bases militares más allá de lo acordado en 1977. Esta postura no debe depender de la existencia o no de ‘sustanciales beneficios económicos’. Por lo tanto, la postura consecuente con la aspiración histórica de la nación debe rechazar la permanencia de bases y cualquier interés por una compensación económica”<sup>60</sup>.

Según Doens, lo que dio al traste con las negociaciones, más que el movimiento nacional que se dio en contra, lo fue el que los Estados Unidos hizo demandas que rebasaban, en mucho, las posibilidades panameñas. Para 1998, las negociaciones se dieron por concluidas sin mayor trascendencia pero expresaban, de manera diáfana, el giro que el problema transitista había adquirido desde inicios de la década de 1990. En efecto, como ya se ha visto, el gobierno del Arnulfismo había adoptado medidas jurídicas y administrativas que delineaban el nuevo perfil de la ruta transistmica. En 1993 se creó la Autoridad de la Región Interoceánica (**ARI**), cuya vigencia se extiende hasta 2005. Igual, se habían creado diversas comisiones de alto nivel para que perfilaran un nuevo escenario para la vía acuática, entre las que se destaca la Comisión Interinstitucional para la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá (**CICH**). En este marco, se inició un proceso de creación de planes, proyectos y evaluaciones sobre los bienes que, según lo estipulado en el Tratado de 1977, habían revertido a Panamá o que estaban por revertir. Lo de la CICH pone de relieve un nuevo elemento de conflicto de poder que aún, en 2004, no se resuelve: el control sobre el agua que permite el funcionamiento del Canal de Panamá, asunto a debatirse en líneas posteriores.

En este nuevo escenario, impulsado por el gobierno arnulfista, se crearon los dos más importantes instrumentos que, en el futuro, delinearon la política transitista de Panamá. Producto de las recomendaciones de la Comisión Ad-Hoc, se creó la ya mencionada ARI que, a su vez produjo el Plan Regional para el Desarrollo de la Región Interoceánica y el Plan General de Uso, Conservación y Desarrollo del Area del Canal<sup>61</sup>. Con anterioridad, el MIPPE había hecho una estimación de los valores para los activos del área canalera. Este estudio estimó que, a precios de mercado, “el valor total así estimado para los activos del área canalera ascienden a B/6.784.4 millones, de los cuales unos B/.881.00 millones son asignados a las reservas naturales”<sup>62</sup>.

Pues bien: todos estos instrumentos y acciones se dieron en el contexto del gobierno de los arnullistas. Pero cabe destacar que el PRD no desanduvo el camino e hizo algo similar al arnullismo en 1990 con respecto a los tratados del Canal de 1977: los asumió como propios. Cabe la pregunta, entonces, cómo es que partidos antagónicos desde la década de 1970, llegaron a coincidir con relación a la ruta de tránsito. La posible respuesta está en que las fracciones de la burguesía representadas en cada uno de estos partidos se apropiaron del concepto de propiedad con las implicaciones que esto pueda tener según lo planteado por Valenzuela Feijóo. Además, vía el Estado, la burguesía panameña inició un proceso de control sobre los bienes canaleros y, con ello, la utopía de tránsito inició un proceso de operacionalización desde una nueva perspectiva: el dominio y control de la ruta de tránsito se da a través del dominio y control del aparato estatal.

Como se dijo en el marco teórico, Panamá, su condición ístmica y su posición geográfica, son hechos naturales susceptibles de desarrollo tecnológico. Y, mediante la tecnología, es posible vincular al Istmo con el comercio marítimo mundial. Se esclareció, también, que el Canal es sólo una más de estas posibilidades tecnológicas pero que tiene la virtud de ser la más eficiente y la que mejor respuesta puede darle a las necesidades del comercio marítimo internacional. En efecto, el gobierno del Dr. Pérez Balladares ofertó otros bienes del complejo transitista panameño. Es el caso de los puertos ubicados en las costas Caribe y Pacífico. Igual, se reconstruyó el ferrocarril transístmico y se inició la construcción de una moderna autopista entre las ciudades de Panamá y Colón. Todo esto en el escenario de la globalización. Mitchel Doens señala que el gobierno del PRD desarrolló una estrategia a través de la Cancillería que consistió en “interesar a empresarios de todo el mundo para incorporarlos con sus inversiones al desarrollo económico del país y lograr (...) la verdadera integración de Panamá a la globalización que se viene abriendo paso en el mundo”<sup>63</sup>. En esta visión se incluía un nuevo escenario socioeconómico en el que le era posible y necesario a Panamá insertarse como punto de tránsito. Se trataba de vislumbrar [a Panamá] “como un punto importante para la rápida y sostenida expansión comercial de los países asiáticos”<sup>64</sup>.

Con el gobierno del PRD, entre 1994 y 1999, el ‘destino manifiesto’, la ‘vocación transitista’ o la denominada ‘utopía de tránsito’, se reforzaron de manera tal que todo sugiere

que el determinismo geográfico/transitista se ha impuesto de manera hegemónica a otros proyectos nacionales posibles. Prueba de lo anterior es el II Congreso Universal de Canal de Panamá, celebrado en 1997. En su discurso de toma de posesión del cargo de presidente de la República, en 1994, el Dr. Ernesto Pérez Balladares dijo que este evento se celebraba con el objetivo de demostrar

“al mundo y, en especial, a los usuarios nuestra capacidad técnica de manejar esta importante vía en forma seria y eficiente. Hay conciencia del deber que cumpliremos, mejorando las condiciones del tránsito marítimo internacional. En este quinquenio, fijaremos las bases para la transferencia y cerraremos el siglo con el mismo optimismo con que hubimos de empezarlo, pero con una alegría adicional de poder utilizar la posición geográfica en aras del beneficio más colectivo posible, con un solo territorio y una sola bandera”<sup>65</sup>.

Este inflamado discurso, sin embargo, no daba cuenta e, incluso, se contradecía con el marco de referencia del concepto central del Plan Regional y de la Comisión Ad-Hoc que, como se recordará, sostenía que era el mercado la mejor herramienta para la asignación de recursos. Por lo tanto, la noción del beneficio más colectivo podría ser considerada como una declaración discursiva sin mayores asideros en la realidad. Lo que sí podría afirmarse, por el contrario, es que las clases sociales hegemónicas se apropiaron de la reivindicación más importante del movimiento popular durante el siglo XX: la soberanía de Panamá sobre todo su territorio. Y que esa soberanía se tradujera en la apropiación y el control de la ruta istmeña para que, a su vez, esto redundara en el desarrollo del conjunto de la sociedad panameña y no sólo en beneficio de ciertas clases o fracciones de clase.

El último acto del gobierno del PRD muestra este divorcio entre el discurso del uso más colectivo y lo actuado en la realidad. Como ya se dijo, el 31 de agosto de 1999 se aprobó la Ley No.55. Esta ley propuesta por el Órgano Ejecutivo *a solicitud* de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), ampliaba la cuenca hidrográfica del Canal de Panamá en cerca del 100 por ciento. Esta adjudicación se hacía con el fin de garantizar el agua para el funcionamiento y ampliación del Canal en el largo plazo. El conflicto que se generó, puso en evidencia la contradicción entre lo actuado y las reivindicaciones del movimiento social panameño: un país al servicio de un Canal o un canal al servicio de un país. Todo indica que el país, como ruta de tránsito, ha sido puesto al servicio del comercio marítimo internacional como lo determinan el

lema del escudo y el himno nacional que, a su vez, expresan la ideología de las clases sociales hegemónicas en Panamá.

#### **4.6. Consideraciones finales**

En este apartado, se hará un recorrido por los diversos escenarios teóricos e históricos por los cuales ha derivado la presente investigación. Sin embargo, se intentará redondear la utilidad de todo lo trabajado e investigado en función de la hipótesis que gobernó esta investigación. Se espera, por otra parte, que sirva como guía para la discusión de algunos debates planteados y no concluidos y, sobre todo, que sirva para generar muchas más interrogantes y preguntas de investigación.

Para iniciar el trabajo referido, es necesario recordar que se ha considerado que la idea fuerza de la formación política panameña es la utopía de tránsito. Desde la introducción se ha manejado este concepto y se ha tratado de mostrar que, para el caso panameño, la función transistista que se le designó en la división internacional del trabajo, desde el siglo XVI, impidió a Panamá un mayor desarrollo de otros sectores económicos y de otras formas de organizar las relaciones políticas. La función transistista ha generado una determinada clase social, dependiente y usufructuaria de esta actividad y, a partir del poder generado por esta clase, el transitismo durante el siglo XX, fue la base económica por la cual se gobernaron las relaciones sociales en Panamá.

La búsqueda bibliográfica, en la medida en que avanzaba, demostraba la pertinencia de esta línea de investigación. Sin embargo, fue necesario, en primer lugar, ubicar la discusión en el contexto general en donde cobra sentido el problema del tránsito interoceánico. Fue por ello que se necesitó profundizar sobre cómo interactúa la ruta panameña con el comercio marítimo mundial y cómo, a fin de cuentas, este es el elemento que le da sentido a dicha ruta. Como se señaló en el capítulo segundo, la ruta de tránsito, en ninguna de sus expresiones tecnológicas, sirve a la economía nacional. Ninguna de estas expresiones sirve para el intercambio comercial entre diferentes regiones del país. Es en el escenario del comercio marítimo, del mercado mundial y del desarrollo del capitalismo a escala planetaria en donde Panamá-ruta-de-tránsito se



adscribe. Fue por ello que se hizo pertinente la primera serie de consideraciones en donde destacan los trabajos de Gandásegui, Jované, Wakermann y Crespo Solana.

Y es que no se puede entender el surgimiento y consolidación de una clase social tan especializada sin comprender y ubicar a esa clase social con relación a la función transitista a escala planetaria. El tiempo de realización de la mercancía, los flujos de mercancías entre el centro y la periferia, materias primas alimentarias y productos industriales elaborados, son los que coinciden en la ruta panameña. Según las estimaciones del la CEPAL, cerca del 6 por ciento del total del comercio mundial transita por Panamá, en cualesquiera de las modalidades que las mercaderías puedan adquirir. De este hecho se desprende la extraordinaria importancia que tiene la discusión sobre el control de un punto de tránsito estratégico que se aborda en el segundo capítulo. Es decir, se acepta como válido el supuesto que el control de rutas y puntos estratégicos para el intercambio comercial, le otorga o confiere poder al Estado que logre semejante cometido.

Por otra parte, esto se relaciona con una de las nociones teóricas que han sido de la mayor utilidad para poder explicar el surgimiento de una determinada clase social en Panamá. Esta noción es la de ‘producción de condiciones’. Es de la mayor utilidad en tanto expresa la artificialidad del espacio transitista por Panamá. Es un espacio construido y organizado sobre la base de necesidades concretas y específicas. En este caso, la de facilitar el intercambio comercial. Pero no sólo eso. La aceptación de que la entidad encargada de ‘producir las condiciones’ es el Estado, implica aceptar la existencia de relaciones sociales de producción, división del trabajo y, por ende, la existencia de clases sociales en permanente conflicto y contradicción. En el caso específico de esta investigación, el control de la ruta, vía el control del aparato estatal, se puede constatar todo a lo largo del siglo XX y, sobre todo, en el período que media entre 1980 y 1999.

Un supuesto, aceptado de manera implícita es que toda clase social genera una determinada ideología. En el caso particular de Panamá se ha aceptado que esa ideología se expresa en una utopía transitista. Se ha discutido, además, el carácter conservador que se considera tiene el pensamiento utópico y, de allí, concluir que la utopía transitista no es más que

la expresión de una visión de mundo y de los objetivos de una determinada clase social. En este caso, la de perpetuar el poder y el control de las clases sociales hegemónicas sobre el principal recurso de Panamá: su posición geográfica. Esta utopía, como se ha podido entrever, no está exenta de conflictos y, a veces, hasta de importantes rupturas. En ciertos momentos, pareciera, que ha desaparecido. Pero no ha hecho más que soterrarse para aparecer, luego, con una mayor energía y transformada y adecuada al momento histórico que viva el país.

Y el conservadurismo de esta utopía se descubre cuando se compara lo plantado en el marco teórico sobre el asunto, con los discursos “utópicos” de las clases sociales hegemónicas panameñas. En el marco teórico se señala que en la producción utópica de Occidente, no se aprecia cambios significativos en la temporalidad. Así mismo, en el discurso utópico panameño, no se observan cambios substantivos en el contenido de dicha idea fuerza. Como se afirmó, el discurso de Raúl Vaccaro de 1992, bien pudo haber sido pronunciado por Mariano Arosemena en la proclama independentista de Panamá de España, en 1821. En verdad, no hay cambio alguno más que en aquellos insumos tecnológicos propios de la época. En donde Vaccaro dice aviones, Arosemena dijo mulas. Entonces, la permanencia intemporal del discurso da muestras o evidencias del carácter utópico de dicha propuesta.

Esto permite hacer un análisis de cómo se expresan estas clases sociales en términos políticos. Como se ha podido constatar, las clases sociales hegemónicas en Panamá han dado muestra de una extraordinaria vitalidad política. Jilma Noriega de Jurado lo demuestra en el trabajo presentado en estas páginas. El carácter oligárquico es la característica principal del régimen político panameño, como bien descubre esta autora. Una formación política que, en definitiva, era coherente con los objetivos, metas y proyectos de una determinada clase social. Cabe destacar, sin embargo, el hecho de que la franja canalera haya sido expropiada por los Estados Unidos. En cierta forma, esta fue lo que permitió que existiera una profunda ruptura en términos de la configuración socioeconómica y política de Panamá. A su vez, este resulta ser uno de los temas de investigación de mayor trascendencia en la actualidad y sobre el que poco se ha hecho: ¿por qué los Estados Unidos decidieron construir el Canal de Panamá a manera de enclave y dejaron de lado el control político al resto de la territorialidad panameña como sí lo habían hecho España y Colombia?.

No cabe dudas de que los cambios de escenarios y de los términos de referencia de la lucha son de una prodigalidad extraordinaria. Algunos estudiosos consideran que la presencia de los Estados Unidos y la presencia del Canal de Panamá se ha sobredimensionado y que, al resultar una variable explicativa totalizante, entonces no tiene ninguna utilidad específica. Sin embargo, esta no deja de ser una apreciación parcial. A la vista de los resultados de esta investigación se podría sostener que, por el contrario, aún no se ha investigado lo suficiente sobre el asunto. Incluso, existe un actual debate sobre las razones que obligaron a los Estados Unidos a desalojar el territorio panameño y hacer una transferencia del bien canalero. Y es que en Panamá, como se ha dicho en las páginas anteriores, no estaba asentada una compañía de capital privado que se dedicara al transporte de mercancía a través de un canal: era el capital monopólico estadounidense el que, de manera directa, construyó y operó el Canal y el que controló, hasta bien entrado el siglo XX, el complejo transitista panameño. No fue hasta 1947 que se abrió una vía que comunicara las ciudades de Panamá y Colón, es decir, que comunicaran las costas Caribe y Pacífico del Istmo. Y no fue sino, hasta 1980, cuando Panamá pudo, de manera un tanto autónoma, disponer de su territorialidad para permitir otras modalidades de tránsito por Panamá, en este caso, la apertura de Petroterminales de Panamá.

Como se puede apreciar, la presencia de los Estados Unidos configuró el escenario económico y el político de tal suerte que no se puede pretender soslayar dicha discusión. Por lo tanto, el conflicto intraburgués que se ha mostrado en esta investigación, el surgimiento y consolidación de nuevas clases sociales y su consecuente enfrentamiento en la arena política, son expresiones de una interacción con la presencia de los Estados Unidos en Panamá y expresiones de las luchas de clases que en el ámbito local se configuraban. Pero, más que eso, la variable explicativa es el entramado transitista en el que, incluso, una presencia tan poderosa como la de los Estados Unidos, en la larga duración, no deja de ser más que contingente. Considérese los 300 años de control colonial español y se podrá poner, en su justa dimensión, los 80 que demoró la presencia de los Estados Unidos. Y, sin embargo, el complejo transitista panameño no da muestra de languidecer.

En consecuencia, el enfrentamiento entre las diversas fracciones burguesas expresadas en los partidos políticos responde a dicho entramado transitista, principalmente. Existen otras

variable de eminente importancia. Sin embargo, ayuda a desbrozar o a desatascar esta discusión el planteamiento de Valenzuela Feijoo sobre la no equipotencialidad de las variables que explican una determinada formación social y económica. Al ser apropiado ese criterio de investigación, se ha podido constatar que los partidos políticos panameños han girado en torno a la cuestión nacional *supeditada a la cuestión transitista*. Para los efectos de esta investigación, nada lo demuestra mejor que el enfrentamiento y el permanente conflicto que protagonizaron el PA y el PRD. Esas dos décadas que median entre 1980 y 1999, han supuesto la echadura de bases de lo que será el siglo XXI para Panamá. Durante este período, no hubo una ruptura con el pasado transitista. Por el contrario: se han profundizado los vínculos y encadenamientos con esta propuesta, máxime la nueva forma de organizar el capitalismo a escala planetaria, que se ha dado en nombrar como globalización.

Queda, entonces, como reflexión final, imaginar cómo se organizarán las fuerzas sociales en el nuevo siglo. Cabe preguntarse si no habrá llegado el momento de intentar una ruptura con la estructura transitista que ya está por cumplir sus primeros 500 años: la ciudad de Panamá fue fundada en 1519 con el claro objetivo de que sirviera, en aquella época, para lo que sirve en la actualidad: para ofrecer servicios que faciliten el tránsito de mercaderías a través del Istmo. Si se es permitido un anacronismo, se podría sostener que la ciudad de Panamá fue la primera ciudad en la historia fundada con el objetivo de servir a un capitalismo en proceso de globalización. Su función y objetivo fue, al igual que la del territorio ístmico en donde se asienta, el de permitir y facilitar el comercio marítimo a escala planetaria.

## Notas

---

<sup>1</sup>. Valenzuela Feijoo, José, 1996, "Sobre la propiedad: notas introductorias", **Problemas del desarrollo**, Vol.27, No.104, enero-marzo, p.179.

<sup>2</sup>. Idem, cit.1., p.179.

<sup>3</sup>. Idem, Cit.1, p.177-179.

<sup>4</sup>. Idem, Cit.1, p.178.

<sup>5</sup>. Idem, cit.1, p.178.

<sup>6</sup>. Marx, Carlos, 1970, **Miseria de la filosofía**, Signos, p.91.

<sup>7</sup>. Idem, cit.6, p.58.

<sup>8</sup>. Idem, Cit.1, p.181.

<sup>9</sup>. Castellero Pimentel, Ernesto, 1953, **Panamá y los Estados Unidos**, p.48-49.

- 
- <sup>10</sup>. Ver Capítulo I, p.42-49.
- <sup>11</sup>. Castro, Guillermo y Soler, Ricaurte, 1985, “Panamá: del Estado torrijista a la restauración oligárquica”, p.483.
- <sup>12</sup>. Idem, cit.11, p.484.
- <sup>13</sup>. Idem, cit.11, p.484.
- <sup>14</sup>. Idem, cit.11, p.486.
- <sup>15</sup>. Idem, cit.11, p.488.
- <sup>16</sup>. González, Simeón, **Industrialización y producción capitalista en Panamá**, p.8.
- <sup>17</sup>. Idem, cit.11 p.488.
- <sup>18</sup>. Conte Porras, J., 1980 **Arnulfo Arias Madrid**, p.233.
- <sup>19</sup>. Idem, cit.18, p.87.
- <sup>20</sup>. Arias Madrid, Harmodio, 1986, “Mensaje del Dr. Harmodio Arias Madrid sobre el Tratado de 1936 y la Universidad de Panamá, 7 de octubre de 1935”, p.17-18.
- <sup>21</sup>. CEPAL, 1972, **La economía de Panamá y la Zona del Canal**, Vol.I, p.15.
- <sup>22</sup>. Idem, cit.14, p.16.
- <sup>23</sup>. Gandásegui h., Marco A., 1998, **La democracia en Panamá**, p.35-40.
- <sup>24</sup>. CADE, 1987, “Sobre la administración del Canal”, p.8, en: PRD, **El torrijismo, la administración del Canal y CADE 1987**.
- <sup>25</sup>. Partido Panameñista Auténtico, 1989, **Declaración de principios**, p.18.
- <sup>26</sup>. Idem, cit.24, p.4.
- <sup>27</sup>. Idem, Cit.23, p.37
- <sup>28</sup>. Arias Madrid, Arnulfo, en **La Prensa**, 28/06/1982, p.6A
- <sup>29</sup>. Jované, Juan, 1990, “Economía e invasión”, **Tareas**, No.74, p.25.
- <sup>30</sup>. Endara Galimany, Guillermo, 1990, (marzo), **Discurso del Excelentísimo Señor Presidente de la República ante la Asamblea Legislativa en la apertura de su primera sesión de debates**, p.1
- <sup>31</sup>. Idem, cit.30, p.9.
- <sup>32</sup>. Endara Galimany, Guillermo, 1990 (septiembre), **Discurso del Excelentísimo señor presidente de la República ante el Asamblea Legislativa en la apertura de su segunda sesión de debates**, p.23.
- <sup>33</sup>. Idem, cit.32, p.34.
- <sup>34</sup>. Guerra Borges, Alfredo, 2002, entrevista personal.
- <sup>35</sup>. Cervante, Jorge Iván, 2003, entrevista personal.
- <sup>36</sup>. Capítulo II, p.39-42.
- <sup>37</sup>. Gramsci, Antonio, citado por: Gandásegui, h., Marco A., 1984, “Panamá: partidos políticos y hegemonía ideológica”, p.49
- <sup>38</sup>. Idem, Cit.37, p.49.
- <sup>39</sup>. Soler, Ricaurte, **La invasión de Estados Unidos a Panamá**, p.37.
- <sup>40</sup>. Idem, cit.37, p.50.
- <sup>41</sup>. Idem, cit.23, p.40.
- <sup>42</sup>. Martínez, José de Jesús (compilador), 1982, **Ideario. Omar Torrijos**, EDUCA, p.28.
- <sup>43</sup>. Idem, cit.21, p.9.
- <sup>44</sup>. Idem, cit.21, p.12.
- <sup>45</sup>. Zamora, Rubén, 2003, **La izquierda partidaria en El Salvador: entre la identidad y el poder**, p.8.
- <sup>46</sup>. Idem, cit.45, p.9.
- <sup>47</sup>. Idem, Cit.45, p.9.

- 
- <sup>48</sup>. Idem, cit.45, p.10.
- <sup>49</sup>. Escobar Bethencourt, Rómulo, 1986, **Consolidación Torrijista**, PRD, p.15.
- <sup>50</sup>. Salas, Heligio, s/f, **Un partido torijista**, PRD, p.9-10.
- <sup>51</sup>. Idem, cit.49, p.13.
- <sup>52</sup>. MIPPE, 1978, **El desarrollo nacional y la recuperación de la Zona del Canal**, MIPPE, p.10.
- <sup>53</sup>. Partido del Pueblo (Comunicado), 1958, “El imperialismo, el militarismo y la situación actual, p.3.
- <sup>54</sup>. González, Simeón, 1994, “Democracia o crisis de autoritarismo”, **Tareas, No.87**, p.20.
- <sup>55</sup>. Idem, cit..54, p.20.
- <sup>56</sup>. Idem, cit.54, p.20.
- <sup>57</sup>. Idem, cit.54, p.21.
- <sup>58</sup>. Idem, cit.54, p.21.
- <sup>59</sup>. Doens, Mitchel, 2001, **Para bailar tango se necesitan dos**, p.103.
- <sup>60</sup>. Idem, cit.59, p.139.
- <sup>61</sup>. Gaceta Oficial, 3 de julio de 1997, No.23,323, **Ley No.21 del 2 de julio de 1997**.
- <sup>62</sup>. MIPPE, 1994, Informe técnico: **Estimación de valores para los activos del área canalera**, p.i.
- <sup>63</sup>. Idem, cit.59, p.211.
- <sup>64</sup>. Idem, cit.59, p.211.
- <sup>65</sup>. Pérez Balladares, Ernesto, 1994, (septiembre), **Discurso de toma de posición ante la primera sesión de la Asamblea Legislativa**, s/p.

## **Capítulo V**

### **Resultados**

En este capítulo se expondrán de manera sucinta y condensada, algunos de los principales resultados de la investigación. Es necesario proponer que, además, cada uno de por sí representa la posibilidad de una nueva investigación, menos general y más a profundidad sobre cada una de las variables que se toca. Más que resultados, entonces, deben ser considerados como desafíos e interrogantes sobre la historia social y política panameña.

1. El principal resultado de la investigación es que se comprobó el primer supuesto: existe una variable básica, fundamental que explica la formación social y económica de Panamá. A su vez, se logró comprobar que esta variable se expresa en la formación política panameña y le sirve como línea maestra a lo largo del siglo XX.

2. Se partió del supuesto que esa variable fundamental es la existencia de una utopía de tránsito. Esta utopía nació a partir de la existencia de clases sociales vinculadas a la actividad transístmica a inicios del siglo XIX. La existencia y reproducción de esta clase social, como dominante y hegemónica depende, de manera directa, de la actividad transístmica. El fin último de la utopía es garantizar la existencia de esta clase y la reproducción del capital en el largo plazo.

3. Las clases sociales hegemónicas panameñas, han tenido la capacidad de expresar su ideario utópico a través de organizaciones políticas. La existencia de partidos políticos que expresaran estos objetivos se dio desde mediados del siglo XIX. El patriciado panameño había logrado constituirse en una clase para sí. El indicador fundamental para sostener esta afirmación es su capacidad de organizarse y luchar por el poder del Estado a través de las distintas herramientas y medios a su disposición.

4. Otro resultado de relevancia es la necesidad de estudiar por separado el problema de la ruta de tránsito y las formas de apropiación tecnológica de dicha ruta. El Canal de Panamá es una solución tecnológica. Si se quiere, la más eficiente dentro del espectro de posibilidades

actuales. Sin embargo, no es la ruta de tránsito. La historia política panameña ha realizado sorprendentes esfuerzos con relación al Canal de Panamá y ha descuidado el problema de la ruta de tránsito en su conjunto. En esta investigación se propone la separación de estos escenarios.

5. La utopía de tránsito, en su expresión política, se convirtió en la ideología hegemónica en Panamá. Se puede sostener que la ideología del patriciado ha sido la triunfante en la medida en que las clases sociales subalternas se la han apropiado. Importa poco si han tenido la capacidad de reinventarla y transformarla en función de sus propios objetivos. Importa que, en un momento determinado, se la apropiaron y la convirtieron en parte de su ideología.

6. Los partidos políticos panameños han expresado la utopía de tránsito como el problema fundamental en Panamá. Existe una correlación, de diversa magnitud entre la ruta y el discurso de los partidos políticos. Durante la segunda mitad del siglo XX, el discurso correlacionó el desarrollo nacional como variable dependiente de la ruta transístmica.

7. Tanto el Partido Arnulfista como el Revolucionario Democrático, expresaron la utopía de forma tal que éstas son coherentes con las clases sociales representadas en estos colectivos políticos. Así, en el PA la oligarquía terreateniente y agroindustrial se beneficiaba con el intercambio comercial con la Zona del Canal. La burguesía comercial y los sectores populares representados en el PRD, expresaban la utopía desde la perspectiva de la apropiación y control de la ruta. Esta diferencia es la que, en esencia, enfrentó a estos partidos a partir del 1980.

8. Que el objetivo último de la utopía es la sobrevivencia y reproducción de una determinada clase social, lo demuestran los diversos instrumentos jurídicos que se crearon con respecto al Canal de Panamá y las áreas revertidas en la década de 1990. En efecto, tanto las recomendaciones de las clases sociales hegemónicas, como las oficiales de los distintos gobiernos en este período, se han preocupado porque la burguesía sea la beneficiaria de la actividad de tránsito interoceánica.

9. Al finalizar la década de 1990 se observa una tendencia de singular importancia. Esta se refiere a la paulatina coincidencia que existe entre los partidos estudiados con respecto a



la ruta de tránsito. Ambos partidos asumen que el Canal de Panamá es de propiedad de la nación. El escenario se traslada hacia qué fracción de la burguesía ejerce el control del bien, vía el control del Estado. Otro escenario de importancia vital es el que enfrenta a las clases sociales hegemónicas, que controlan el aparato de Estado con clases sociales subalternas. Este conflicto se expresa en la lucha por el control del agua, que es la materia prima estratégica para la apropiación tecnológica más eficiente de la ruta de tránsito.

**10.** Para finales del siglo XX, el problema se hizo más complejo. Ya no se trata sólo de controlar la ruta sino, también, el agua dulce que es la materia prima que hace posible la apropiación más eficiente de la condición ístmica de Panamá. En esta investigación se comprobó que existe una relación entre las formas de apropiación de la ruta interoceánica y las formas de organizar las relaciones de poder en Panamá. La clase social que, a través del control del aparato de Estado controlen tanto la ruta como el agua, será la clase social que tenga una mayor capacidad de ejercicio del poder sobre el resto de la sociedad.

**11.** Sobre la base de la anterior consideración, se puede afirmar que, al finalizar el estudio del periodo propuesto en esta investigación, la ideología transitista es la ideología hegemónica en Panamá. Ambos partidos coinciden en cuanto al “destino manifiesto” que propuso Vaccaro a inicios de la década de 1990 y al que propuso Simón Bolívar, a inicios del siglo XIX. Otro indicador es que, en el largo plazo, ya existen planes sobre la ampliación y mejoramiento de la infraestructura dedicada al tránsito interoceánico:

“será necesaria una nueva fuente de agua. Para poder darle respuesta a esta demanda, se ha identificado como opción la construcción de una represa en el río Indio, al oeste del lago Gatún y serán necesarias represas reguladoras en los ríos Ciri y Trinidad. Las represas de los ríos Indio y Ciri se requerirán para el año 2060, si se construye la alternativa de capacidad para 150,000 TMP. Si se opta por construir la opción de 2000,000 TMP, la represa de Río Indio se necesitará para el año 2020 y la represa del río Trinidad para el año 2060”.

**12.** Con relación a lo anterior, se ha logrado establecer que, en la larga duración, no ha habido cambios sustanciales en cuanto al contenido de la utopía transitista. El discurso utópico transitista se resume en el objetivo de hacer de Panamá un emporio al servicio del comercio marítimo internacional.

**13.** La utopía transitista expresa los intereses y objetivos de las clases sociales que la crearon. Los partidos políticos han sido las herramientas organizativas para el logro de tales objetivos. Sin embargo, estos no se pueden lograr en ausencia del Estado. Por lo tanto, la lucha por el poder del Estado y por su control, es lo que permitiría a las clases sociales hegemónicas controlar la ruta panameña.

El Salvador, 2003 – Panamá, mayo de 2004

## **Bibliografía**

Acosta, José, I., 1995, “El Canal de Panamá después del años 2000”, **Tareas**, No.89, enero-abril, 1985, pp.21-44.

Alcántara Sáez, Manuel, Freidenberg, Flavia, s/f, **Organización y funcionamiento de los partidos políticos en América Latina**, Instituto Nacional Demócrata, s/c, 122p.

Alcántara Sáez, Manuel, 2001, **El origen de los partidos políticos en América Latina**, Universidad de Barcelona, Barcelona, 44p.

Anthony, Carmen, 1991, “Las intervenciones militares norteamericanas en Panamá en el presente siglo”, **Tareas**, No.77, enero-abril, pp.37-58.

APEDE, 1992, **Informe final de la sub-comisión para la revisión jurídica de los Tratados del Canal y su cumplimiento**, APEDE, Panamá, 100p.

Araúz, Celestino Andrés, 1996, “Justo Arosemena ante el expansionismo de Estados Unidos”, **Tareas**, No.94, septiembre-diciembre, pp.39-64.

Arias Madrid, Harmodio, 1986, “Mensaje sobre el Tratado de 1936 y la Universidad de Panamá”, **Lotería**, No.361, julio-agosto, pp.17-18.

ARI, 1996, **Areas revertidas**, ARI, Panamá, 10p.

Arosemena, Justo, 1996, “La neutralidad del Istmo de Panamá”, **Tareas**, No.94, septiembre-diciembre, pp.65-68.

Avila, Víctor, 1993, “La soberanía: causa justa del pueblo panameño”, **Tareas**, No.84, mayo-agosto, 1993, pp.27-42.

Avila, Víctor, 1996, “El incidente de la tajada de sandía y la soberanía del Istmo”, **Tareas**, No.94, septiembre-diciembre, pp.69-84.

Bacca Olamendi, Laura, 1999, “Utopía”, en: **Léxico de la política**, FLACSO, México D. F., pp.795-797.

Camargo, Juana, 1985, **Los partidos políticos y los gremios empresariales**, USMA, Panamá, 200p.

Candanedo, Miguel Angel, 1996, “seis lecturas panameñas de la obra política de don Justo Arosemena”, **Tareas**, No.92, enero-abril, pp.7-24.

Castillero Calvo, Alfredo, 1999, **La ruta interoceánica y el Canal de Panamá**, Universidad de Panamá, Panamá, 160p.

Castillero Pimentel, Ernesto, 1953, **Panamá y los Estados Unidos**, s/e, Panamá, s/p.

Castillo Candanedo, Janio, González Lezcano, Bexy Esther, 1999, **El impacto de la actividad agropecuaria en la cuenca hidrográfica del Canal de Panamá**, Universidad de Panamá, Panamá, 140p.

Castillo, Jorge, 1984, “El Canal de Panamá. Eje de una dinámica de acumulación interna”, **Tareas**, No.59

Castillo, Jorge, 1989, **Problemas económicos panameños. ¿Qué es el sistema económico panameño?**, CIDPA, Panamá, 64p.

Castillo, Jorge, 1999, **Formación social panameña. Un análisis económico 1850-1960**, Universidad de Panamá, Panamá, 155p.

Castro, Guillermo, 1997, “La conservación como desarrollo”, **Tareas**, No.97, septiembrediciembre, pp.119-132.

Castro, Guillermo, 2003, “Panamá, el agua y el desarrollo en las vísperas del nuevo siglo”, **SELA**, Vol.47, No.1-2, verano/invierno, pp.71-96.

Castro, Guillermo y Soler Ricaurte, 1985, “Panamá: del Estado torrijista a la restauración oligárquica”, s/e, s/c., pp.482-504.

CELA (compilador), 1990, **Declaración de principios de los partidos políticos**, CELA, Panamá, s/p.

CELA, 1994, “Proceso electoral y perspectivas de la democracia en Panamá”, **Tareas**, No.87, mayo-agosto, pp.3-12.

CELA (Compilador), 1995, **Guillermo Endara Galimany. Informes presidenciales**, CELA, Panamá, s/p.

CELA/Universidad de Panamá (compiladores), 1997, **El Canal de Panamá en el siglo XXI**, CELA/Universidad de Panamá, Panamá, 403p.

CELA (compilador), 1999, **Ernesto Pérez Balladares. Informes presidenciales ante la Asamblea Legislativa**, Asamblea Legislativa, Panamá, s/p.

CEPAL, 1972, **La economía de Panamá y la Zona del Canal**, CEPAL, México D. F., 178p.

Comisión de Estudios de las Alternativas del Canal de Panamá, 1993, **Análisis ambiental**, s/e, Panamá, Vol.XII, 21p.

Comisión Ad-Hoc, 1991, **Sobre los bienes revertidos y la futura administración del Canal de Panamá**, Presidencia de la República, Panamá, 17p.

Conte Porras, J., 1980 **Arnulfo Arias Madrid**, s/e, Panamá, 272p.

Crespo Solana, Ana, 2000, **El comercio marítimo entre Amsterdam y Cádiz (1713-1778)**, Banco de España, Madrid, 162p.

Cueva, Agustín, 1979, “La concepción marxista de las clases sociales”, **Tareas**, No.45, julio-septiembre, pp.75-102.

de León, César, 1997, “El significado del 9 de enero de 1964”, **Tareas**, No.97, septiembre-diciembre, pp.25-36.

de León, César, Souza, Rubén Darío, **Panamá 1903-1970**, Sofía Press, s/c, 124p.

Engels, Federico, 1974, **Del socialismo utópico al socialismo científico**, Progreso, Moscú, p122.

Doens, Mitchel, 2001, **Para bailar tango se necesitan dos**, s/e, Panamá, 243p.

Gandásegui h., Marco A., 1984, **Panamá: partidos políticos y hegemonía ideológica**, CELA, Panamá, 18p.

Gandásegui h., Marco A., 1997, “Las bases militares y las áreas revertidas”, **Tareas**, No.95, enero-abril, 13-30.

Gandásegui h., Marco A., 1997, “Las alternativas del Canal de Panamá”, **Tareas**, No.96, mayo-agosto, pp.5-27.

Gandásegui h., Marco A., 1998, **La democracia en Panamá**, CELA, Panamá, 256p.

Gandásegui h., Marco A., 2003, “Democracia y movimientos sociales en Panamá: en el centenario de la República”, **SELA**, Vol.47, No.1-2, verano/invierno, pp.35-70.

González H., Simeón, “Democracia o crisis de autoritarismo: el caso de Panamá”, **Tareas**, No.87, mayo-agosto, pp.13-26.

González, H. Simeón, 1977, **Industrialización y producción capitalista en Panamá**, CELA, Panamá, 16p.

Gómez, P., José, Salazar N., Guillermo, Sosa, Morales, Tomás, 1986, **Visión integral de desarrollo del área canalera**, Panamá, s/e, 32p.

Gorostiaga, Xabier, 1976, “En torno a la Zona del Canal y el subdesarrollo Panameño”, **Tareas**, No.36, agosto-octubre, pp.5-32.

Guerner, Eugene, 1977, “Suez y Panamá”, **Tareas**, No.77, julio-septiembre, pp.25-27.

Hernández S., Rolando E., **Partidos políticos oligárquicos S. A.**, s/e, Panamá, 14p.

IDEN, 1990, “Economía e invasión”, **Tareas**, No.74, enero-abril, pp.23-38.

Illueca, Jorge E., 1997, “El rescate de la soberanía nacional”, **Tareas**, No.97, eptiembre-diciembre, pp.5-25.

Instituto del Canal, 1993, **Comentarios al discurso del embajador estadounidense en Panamá**, Instituto del Canal, Panamá, 11p.

Jaén Suárez, Omar, 1998, **La población del Istmo de Panamá**, AECI, Madrid, 590p.

Jaramillo Levi, Enrique (compilador), 1976, **Una explosión en América: el Canal de Panamá**, Siglo XXI, México D. F., 380p.

Jované, Juan, 1975, “Canal: dependencia y subdesarrollo”, **Tareas**, No.30, enero-abril, pp.49-63.

Jované, Juan, 1976, “El centro financiero internacional de Panamá”, **Tareas**, No.36, agosto-octubre, pp.47-58.

Jované, Juan, 1977, “Canal y excedente económico”, **Tareas**, No.39, julio-septiembre, pp.29-47.

Jované, Juan, 1989, “Panamá: vía interoceánica y agresión”, **Tareas**, No.73, septiembre-diciembre, pp.3-12.

Leis, Raúl, 1985, **Comando Sur: poder hostil**, CEASPA, Panamá, 124p.

León del río, Yohanka, s/f, “Por qué utopía?”, s/r, s/c, 16p.

Marx, Carl, 1971, **Miseria de la filosofía**, Signos, México D. F., p.21

MIPPE, 1978, **El desarrollo nacional y la recuperación de la Zona del Canal**, MIPPE, Panamá, 168p.

MIPPE, 1994, **Estimación de valores para los activos del área canalera**, MIPPE, Panamá, 12p.

Mertínez, José de Jesús, **Ideario: Omar Torrijos**, EDUCA, San José, 148p.

Miró, Carmen A., Castillo, Jorge, Uribe, Alvaro, 1997, “La cuenca hidrográfica del Canal de Panamá”, **Tareas**, No.96, mayo-agosto, pp.29-54.

Navarro, Figueroa, Alfredo, 1982, **Dominio y sociedad en el Panamá colombiano (1821-1903)**, EUPEN, Panamá, 393p.

Noriega de Jurado, Jilma, 1978, **Verdad y miseria de nuestros partidos políticos**, s/e, Panamá, 24p.

O'Connor, James, 2001, "Las condiciones de producción y la producción de condiciones", **Tareas**, No.107, enero-abril, pp.5-25.

Ortega Durán, Oydén, 1989, **La lucha por el Canal de Panamá**, s/e, Panamá, 223p.

Partido Arnulfista, 1994, **Declaración de principios**, PA, Panamá, 15p.

Partido Arnulfista, 2004, **20 propuestas para ti**, Partido Arnulfista, Panamá, 8p.

Partido del Pueblo, 1956, "Sobre la situación actual", Partido del Pueblo, Panamá, 26p

Partido del Pueblo (Comunicado), 1958, "El imperialismo, el militarismo y la situación actual", Partido del Pueblo, Panamá, 5p.

Partido del Pueblo, 1962, **IX pleno ampliado (Documento central)**, Partido del Pueblo, Panamá, 33p.

Pedreschi, Carlos Bolívar, 1968, **Comentarios al proyecto de tratado sobre defensa y neutralidad del Canal**, Imprenta Nacional, Panamá, 53p.

Pedreschi, Carlos Bolívar, 1976, **El nacionalismo panameño y la cuestión canalera**, Tareas, Panamá, 19p

Pizzurno, Patricia, 2002, "La vida cotidiana del patriciado panameño a inicios del siglo XX", **Tareas**, No.112, septiembre-diciembre, pp.43-64.

Porras, Demetrio, 1928, **Programa de gobierno. Partido Coalición Nacional Porrista**, s/e, Panamá, 6p.

PRD, 1979, **Líneas y tareas principales del Partido Revolucionario Democrático**, PRD, Panamá, 34p.

PRD, 1983, **Declaración de principios**, PRD, Panamá, 95p.

PRD, 1985, **Documentos de la reunión del Directorio Nacional del PRD**, PRD, Panamá, 53p.

PRD, 1986, **Consolidación Torrijista**, PRD, Panamá, 22p.

PRD, 1986, **El trabajador torrijista y la situación político-económica**, PRD, Panamá, s/p.

PRD, 1986, **Propuesta para el desarrollo y aprovechamiento del área canalera**, PRD, Panamá, 109p.

PRD, 1986, **Propuesta legislativa para el área canalera**, PRD, Panamá, s/p.

PRD, 1987, **El torrijismo, la administración del Canal y CADE'87**, PRD, Panamá, 16p.

PRD, 1989, **Informe que el Comité Ejecutivo Nacional presenta al Directorio Nacional del Partido Revolucionario Democrático**, PRD, Panamá, 39p.

PRD, 2004, **Programa de gobierno 2004-2009**, PRD, Panamá, 30p.

República de Panamá, 2001, **Constitución política de la República de Panamá de 1972**, Interamericana, Panamá, 111p.

Rodríguez P., Raúl R., 1979, “¿Y después de los tratados qué?”, **Tareas**, No.45, julio-septiembre, pp.3-12

Royo, Aristides, 1981, **Discurso del señor presidente en las Naciones Unidas**, PRD, Panamá, 31p.

Salas, Eligio, s/f, **Un partido torrijista**, PRD, Panamá, 22p.

Servier, Jean, 1967, **Historia de la utopía**, Monte Avila, Caracas, 273p.

Soler, Ricaurte, 1985, **Clase y nación, problemática latinoamericana (segunda edición)**, CELA, Panamá, 145p.

Soler, Ricaurte, 1985, **Panamá en el mundo americano**, CELA, Panamá, 96p.

Soler, Ricaurte, 1991, **La invasión de Estados Unidos a Panamá**, Siglo XXI, México D.F., 186p.

Soler, Ricaurte, 1996, “Cuasimodo: alba de la utopía”, **Tareas**, No.94, septiembre-diciembre, pp.9-38.

Solís Oyaezún, Eri, s/f, **Poderío marítimo**, s/e, s/c, 16p.

Sousa, Rubén D., 1956, **VI Pleno, (Documento central)**, Partido del Pueblo, Panamá, 36p.

Sutter, Paul, 2001, “Ambiente, enfermedad y el programa sanitario de EEUU en Panamá, 1904-1914”, **Tareas**, No.107, enero-abril, pp.59-94.

Santuiste Cué, Salvador, **Un marco analítico para el estudio del cambio y desarrollo organizativo en partidos políticos**, s/e, s/c, 43p.

TechnoServe (Compilador), 1999, **Marco legal e institucional. Canal de Panamá, cuenca hidrográfica del Canal de Panamá**, TechnoServe, Panamá, s/p

Torres Abrego, José Eulogio, 1976, “Una vez más al profesor Gorostiaga”, **Tareas**, No.36, agosto-octubre, pp.33-46.



Torrijos Herrera, Omar, 1981, **Soy un soldado de América Latina**, Centro de Estudios Torrijistas, Panamá, 37p.

Turner, Morales, Jorge, 2000, “Panamá a la deriva”, **Estudios Latinoamericanos**, Vol.7, No.14, pp.187-192.

UCA, 1989, **Las fuerza políticas: Duverger, Gramsci, Neumann**, UCCA, San Salvador, s/p.

Uribe, Alvaro, 1989, **La ciudad fragmentada**, CELA, Panamá, 92p.

Uribe, Alvaro, 2001, “La integración del área del Canal y la nueva ciudad de Panamá”, **Tareas**, No.107, enero-abril, pp.41-58.

Vaccaro, Raúl E., 1991, **Panamá: su destino manifiesto**, s/e, Panamá, 10p.

Valenzuela Feijóo, José C., 1996, “Sobre la propiedad: notas introductorias”, **Problemas del desarrollo**, No.104, enero-marzo, pp.173-202.

Vásquez, Juan Materno, 1982, **Tratados del Canal (Tomo I)**, Olga Elena, Panamá, 344p.

Wakermann, Gabriel, 1996, **Los transportes, el comercio, el turismo y el sistema económico mundial**, La Sorbonne, París, 17p.

Weber, Max, **Economía y sociedad**, Fondo de Cultura Económica, México D. F., 1200p.

Wittfogel, Karl A., “Las civilizaciones hidráulicas”, **Tareas**, No.103, septiembre-diciembre, pp.37-56.

Zamora, Rubén, 2003, **La izquierda salvadoreña: entre la identidad y el poder**, FLACSO (Programa El Salvador), San Salvador, 147p.