La ruta de tránsito y su incidencia en la construcción de la nacionalidad panameña

The transit route and its impact on the construction of the panamanian nacionality

Rodríguez B., Keila Mabel

Keila Mabel Rodríguez B.
keila.rodriguezb@up.ac.pa
Universidad de Panamá., Panamá

Guacamaya
Universidad de Panamá, Panamá
ISSN-e: 2616-9711
Periodicidad: Semestral
vol. 8, núm. 1, 2023
solismu@yahoo.com

Recepción: 30 Junio 2023
Aprobación: 09 Agosto 2023

URL: http://portal.amelica.org/ameli/journal/212/2124647009/

DOI: https://doi.org/10.48204/j.guacamaya.v8n1.a4322

Resumen: Los principales hechos historiográficos de nuestro país giran en torno al transitismo, el cual se instaura durante la era colonial, continua en el periodo de Unión a Colombia, donde se empiezan a sentir la beligerancia de algunos grupos económicos criollos, en aras de su concreción. Al no ser atendidas sus demandas, este periodo se caracteriza por un recuento de intentos separatistas; hasta que finalmente se logra concretar en la era Republicana donde los desafíos continuarán con matices diferentes, dadas las condiciones de la firma del Tratado Hay Bunau Varilla; es a partir de este hecho que la doctrina del nacionalismo se instaurará con mayor fuerza, siendo asociada a la ruta de tránsito en favor de la recuperación del canal de Panamá, aupado por el discurso de alcanzar la plena soberanía, siendo los principales protagonistas en esta cruzada los grupos populares.
El presente trabajo tiene como objetivo establecer a través de un breve repaso de la historiografía ístmica la incidencia de la ruta de tránsito como eje articulador de la nacionalidad panameña. La metodología utilizada consistió, en la revisión documental, desde la mirada de cientistas sociales los cuales desde diversas perspectivas y disciplinas han venido aportando sobre el tema.
En función de la documentación consultada se puede concluir que el nacionalismo surge, según Anderson aproximadamente en el siglo XVIII, con miras a proveer de significados los retos que debían enfrentar los nuevos Estados - nación. En lo que concierne a Panamá desde la era colonial, pero especialmente durante los periodos Departamental y Republicano, se observa como la ruta de tránsito se convierte en el eje articulador sobre el cual girará la conformación del Estado – nación, a instancias de grupos comerciales, tanto criollos como extranjeros, quienes se convierten en los principales beneficiarios de la función asignada a Panamá.

Palabras clave: Nacionalismo, transitismo, identidad nacional.

Abstract: The main historiographical facts of our country revolve around this project, which was established during the Colonial era, continued during the time of Union to Colombia, where the belligerence of some Creole economic groups began to be felt for the sake of specifying the same. As their demands are not met, this period is characterized by a count of attempts and separations; until the Republican era is finally reached where the challenges will continue with different nuances, given the conditions of the signing of the Hay Bunau Varilla Treaty; It is from this fact that the doctrine of nationalism will be established with greater force, being associated with the

transit route for the sake of the recovery of the Panama Canal, boosted by the discourse of achieving full sovereignty, being the main protagonists in this crossed the popular groups. The objective of this paper is to establish, through a brief review of Panamanian historiography, the incidence of the transit route as the articulating axis of the Panamanian nationality. The methodology used consisted of a documentary review that has been contributed on the subject from different perspectives by social scientists mainly. Based on the documentation consulted, it can be concluded that nationalism arose, according to Anderson, approximately in the eighteenth century, with a view to providing meaning to the challenges to be faced by the new nation-states. Regarding Panama since the colonial era, but especially during the Departmental and Republican era, it is observed how the transit route becomes the articulating axis on which the conformation of the State - nation will revolve, at the request of commercial groups, both Creole as foreigners, who become the main beneficiaries of the function assigned to Panama.

Keywords: Nationalism, transistim, national identity.

Introducción

El nacionalismo surge como doctrina, según Anderson en el siglo XVIII un periodo en el cual se estaban gestando las independencias de gran parte de las naciones americanas sobre todo de la metrópoli española. Fue un periodo de guerras y levantamientos sociales. En Panamá, a diferencia de otras naciones cuyo afán estaba impulsado por el logro de la autodeterminación en el Istmo, se dará bajo circunstancias totalmente distintas. Precisamente, en su nacimiento como República, según relata Castillero Calvo, lo que animó el proceso independentista de Panamá de la metrópoli española, no fue el mismo del resto de los países de América. El historiador panameño, destaca el papel que juegan los grupos dedicados a las actividades comerciales, los cuales habían sido beneficiados con la implementación de una política complaciente por parte de la metrópoli, permitiéndoles prosperar, pero con ciertas restricciones. De este modo cuando surgen los movimientos independentistas, Panamá se encontraba en una disyuntiva: o mantenía su condición de sometimiento, a fin de seguir usufructuando los beneficios otorgados por España o adherirse a los movimientos independentistas que se estaban desarrollando. Esta ambigüedad, se origina en el hecho de que ya para la época colonial, prácticamente en sus postrimerías, existía un grupo social dentro del istmo con un claro proyecto económico, el cual se desprendía del uso de la ruta de tránsito y de hecho ya estaba siendo beneficiado producto de tal actividad.

Este proyecto económico adquirirá mayor definición durante la era Departamental cuyo principal promotor va a ser la oligarquía comercial de ese entonces, no cabe duda que el tiempo de su operación durante la era colonial y los beneficios que se desprendieron del mismo a favor de este grupo social, contó con los elementos necesarios para que el mismo se arraigase y fuese plenamente asimilado. Prueba de ello, fue precisamente la falta de concordancia entre las aspiraciones de este grupo y las políticas del gobierno centralista de Colombia las cuales transitaban por sendas opuestas y que finalmente, resultaría en la separación de 1903. Sin embargo, las circunstancias en que se dio esta separación y posterior frustración de las expectativas del grupo promotor de la misma, generarían el nacimiento de nuevas luchas, esta vez protagonizadas por los sectores populares del país, y animados por razones de índole nacionalistas.

En los inicios de la era Republicana y, contrario a las expectativas que generaría la firma del tratado Hay – Bunau Varilla, poco tiempo tuvo que transcurrir para efectos de que la oligarquía comercial empezase a sentir la exclusión del mercado zoneíta y de los beneficios que se pudiesen desprender de la actividad de tránsito. El gobierno de los Estados Unidos, además de todas las ventajas, beneficios, segregaciones y abusos que en el nombre de la construcción y operación del Canal logró obtener a través del mencionado Tratado, tuvo injerencia directa en los asuntos internos de Panamá, logrando con ello el desmedro de la soberanía del país. Rescatar la franja canalera y tener mayor acceso a los usufructos del canal, no era una tarea fácil de asumir, toda vez que el país, se enfrentaba con una nación que se perfilaba como potencia mundial para ese momento.

El enfrentamiento de este reto demandaba además el logro de la unidad del país y en este sentido se empieza a invocar nuevamente la doctrina del nacionalismo; ahora, no para cumplir el supuesto "destino de Panamá", sino para la recuperación de su principal activo orientando el discurso hacia la obtención de la plena soberanía. Esta doctrina era la que tenía la fuerza capaz de aglutinar bajo un mismo manto la diversidad presentada entre los grupos en función de antagonismos que se originaban producto de las contraposiciones en: intereses económicos, ideas políticas, etnias, espacios geográficos, entre otros, a mencionar y convertirse en una lucha que debió trascender varias generaciones logrando finalmente la recuperación del tan anhelado canal, cuyo mérito va a estar protagonizado durante este lapso de tiempo fundamentalmente por los grupos populares del país.

La recuperación del canal ha traído consigo situaciones encontradas; a la postre, ha generado beneficios para un determinado grupo económico interno, ahora con el mérito de estar bajo total administración panameña y llevando el proyecto al logro de mayores niveles de eficiencia en su operación y, por ende, de recursos económicos. Lo cual se constata en los altos tributos que luego de la ampliación se le entrega al Estado panameño. Sin embargo, frente a este escenario igualmente se manifiesta una operación que ha continuado la misma política segregacionista, aislada de la dinámica económica del país, promoviendo la diferenciación entre las regiones y su eterna promesa no cumplida de llevar el bienestar a todos y cada uno de los panameños; hechos estos que a su vez generan la necesidad de asumir nuevos retos frente a problemáticas económicas, políticas, sociales, culturales y ambientales cada vez más complejas a fin de encaminarnos hacia el logro del soñado bienestar social, pero que requieren ser asumidas de manera integral.

Materiales y Métodos

Este ensayo constituye una reflexión fundamentada en algunos de los aportes brindados por historiadores, filósofos y sociólogos panameños cuyo eje de preocupación en algún momento de su etapa académica ha girado en torno a la conformación de la nacionalidad panameña. Para lo cual se hizo una revisión de la bibliografía en esta materia complementada con aportes teóricos sobre la doctrina nacionalista expuestas por diversos autores.

Resultados y Discusión

El tema de la identidad panameña ha sido abordada por diversos cientistas sociales desde diferentes disciplinas, perspectivas y periodos a lo largo de la época Republicana. En este sentido, en 1977 se publica la obra de Ricaurter Soler denominada "Formas ideológicas de la nación panameña", en el año de 1999 se publican dos obras: una de Reina Torres de Araúz denominada "Panamá Indígena" y la otra del autor Ernesto Castillero Reyes denominada "Historia de la comunicación interoceánica y su influencia en la formación y desarrollo de la identidad nacional"; posteriormente en el 2003 Isaías García presenta su obra "Naturaleza y forma de lo panameño",

inmediatamente después en el 2004 Diego Domínguez Caballero aporta: "Razón y sentido de lo panameño", un año después en el 2005 surge la obra de Ana Elena Porras denominada "Cultura de la Interoceanidad". Por otro lado, en el año 2013 Miguel Montiel da a conocer "Ricaurter Soler: la cuestión de identidad nacional y latinoamericana", en el 2014 la autora Damaris Serrano presenta "Panamá (re) cuentos de la nación en diáspora" y en el 2017 la Dra. Patricia Pizzurno con su obra: "Memorias e imaginarios de identidad y raza en Panamá". Existe en esta materia adicionalmente, valiosa bibliografía, las cuales por cuestiones de espacio no son referidas, lo cual en modo alguno significa que sean menos enriquecedoras.

En este sentido, la perspectiva que orienta el estudio de la ruta de tránsito y su incidencia en la conformación de la identidad nacional, es develar como desde intereses económicos, específicamente de la actividad comercial se proyectó la doctrina del nacionalismo, la cual se manejaba, según las circunstancias que rodeaban la concreción del proyecto transitista.

La ruta de tránsito: proyecto permanente en la historiografía panameña

El aprovechamiento de la ruta de tránsito en sus diversos momentos y modalidades[1], ha tenido dos características fundamentales: Por un lado, hace relación con el hecho de que la explotación de la misma, surge a instancias de las necesidades de la circulación extranjera, específicamente de las metrópolis europeas, en este caso España. Al estar vinculada con intereses extranjeros se crea una dependencia, propiciando con ello una alta vulnerabilidad frente a los vaivenes internacionales; la cual se mantiene hasta la actualidad, hecho éste que se ha podido evidenciar en todos los periodos de recesión y auge cuyas causas provienen precisamente de eventos originados en otras latitudes, pero repercuten de forma sensitiva en el país, debido a la alta supeditación de la cual se es objeto.

Y por el otro lado, a pesar de que el transitismo surge a instancias de intereses foráneos, esta actividad económica ha sido objeto de apropiación por parte de algunos grupos económicos criollos, específicamente aquellos ligados al sector comercial y rentista cuyo nacimiento se ubica en la era colonial continuando con especial énfasis en el periodo Departamental hasta su consolidación en la era Republicana. La incorporación temprana del Istmo en esta actividad, la cual desde un inicio fue preponderante en relación con el resto de las actividades productivas, ha traído como consecuencia, que se haya desarrollado una especie de hipertrofia en el sector servicios, en detrimento del resto de las dinámicas económicas. Hecho éste que se ha extendido incluso a nivel de las regiones siendo la zona de tránsito la de mayor auge económico.

La particularidad de este proyecto es que el mismo ha sido instalado en el imaginario social[2] de gran parte de los panameños a través de la doctrina nacionalista, como el símbolo de representación y del destino al cual está llamado a cumplir Panamá, sobreponiéndolo por encima de cualquier otro designio o actividad económica. Esto se observa en la misma historiografía del país donde los hechos más relevantes giran en torno a los acontecimientos vinculados con el transitismo.

El papel de servir como vía de tránsito, no solo involucró con el tiempo la transformación de su espacio físico; adicional a ello, su preponderancia y proyección fue de tal magnitud que llegó a ocupar gran parte de los temas y preocupaciones de índole público, logrando así, la invisibilización del resto de los espacios, dinámicas y problemáticas correspondiente al resto de los otros grupos sociales. La atomización en torno a este eje ha conllevado consecuencias, las cuales se manifiestan en un desarrollo de carácter desigual y excluyente en casi todos los órdenes de las dinámicas principalmente económicas y sociales.

La invisibilización, es un proceso que opera de manera muy particular, en lo que atañe a la ruta de tránsito, donde básicamente se hace uso de todos los elementos que permean su actividad y se le resalta asociándola con aspectos que conllevan significados simbólicos de la identidad nacional. Logrando de esta forma ordenar y desechar. Ordena en función de los intereses económicos que se benefician y desecha o hace imperceptible todo aquello que no es cónsono con sus propósitos directos. Esto opera, también de forma

material, precisamente a nivel de la organización del territorio. Al respecto, Henri Lefevbre explicará, cómo el ordenamiento del espacio oculta las relaciones de poder: "La racionalidad se despliega en el espacio a través de un aparente ejercicio de organización armónica, a través de planos, formas y composiciones. El resultado: el espacio abstracto – instrumental, una representación del espacio que se muestra pura, original, natural, punto cero de la realidad humana, espacio en sí que nos aleja del análisis de las relaciones sociales implicadas en la producción (y reproducción), velando tras el signo de la coherencia (espacial) la existencia de un determinado orden (social) con beneficiados y excluidos, ocultando por tanto las profundas contradicciones y desigualdades que genera". De este modo, afirma Lefevbre: "El espacio de un orden se oculta en el orden del espacio" (Lefevbre: 2013, 17).

En este sentido, no es cierto que nuestro destino fue determinado por la naturaleza. La geografía del país, producto de un proceso evolutivo geológico, luego de su conformación sirvió como puente natural de toda clase de especies e intercambios entre los diferentes grupos originarios que lo poblaron, en un primer momento. Este puente natural, a partir de la era colonial, comienza a vislumbrarse de forma diferente, se propone establecer un paso de interconexión entre los océanos, producto del afán de sumar nuevos territorios al proceso de conquista y con ello, la posibilidad de adquirir mayores riquezas las cuales requerían ser trasladadas a España. Con el avistamiento del Mar del Sur, Panamá se manifiesta como una de las posibilidades de adjudicarle la función de convertirse en la ruta de tránsito, como en efecto se realiza. Es necesario destacar, que la búsqueda de este "paso", no fue automático, pues competía con otros espacios ubicados desde México hasta Colombia los cuales presentaban al igual que el Istmo sus ventajas y desventajas. Sin embargo, luego de muchas exploraciones, estudios, conspiraciones y artimañas, finalmente se opta por Panamá.

Es así, como las rutas a seguir fueron identificadas, evaluadas y trazadas, según el tiempo en que demoraba el recorrido, de acuerdo con Alfredo Castillero Calvo, la misma se hizo presente a través de dos alternativas: "Una, por el camino de tierra, desde Panamá a Portobelo, que era la más rápida pero también la más cara. Y la otra desde Portobelo, siguiendo por la costa hasta la boca del Chagres y desde allí río arriba, hasta el atracadero fluvial de Cruces, donde se desembarcaban las mercancías para conducirlas a Panamá a lomo de mula. La ruta de tierra demoraba unos 4 días, aunque el viaje redondo no menos de 12 y como era la más rápida se usaba preferentemente para el transporte de los tesoros, ... La ruta del Chagres en cambio demoraba normalmente 14 días, siempre que las embarcaciones viajaran con carga, y el viaje redondo, incluyendo los 30 kilómetros de Cruces a Panamá, tomaba un mes entero. Esta era la ruta por excelencia de las mercancías..." (Castillero Calvo: 1984, 10-11)

A través de la ruta del Chagres y por el camino de tierra se llevó a cabo el tránsito, así como también faenas comerciales de gran importancia. Es así, como se inicia un proceso de transformación donde los grupos originarios los cuales fueron sometidos en el proceso de conquista, tal designio no encontraría durante este periodo oposición permanente, no sólo por el genocidio realizado, sino, porque durante el proceso de colonización se instauraron instituciones y formas de vida, las cuales usurparon las originarias, conllevando con ello la instauración de nuevas formas de convivencia orientadas desde lo que más tarde se denominará el eurocentrismo. Finalmente, la época colonial y su designio contó con el tiempo para lograr la asimilación de estas actividades en algunos de los grupos económicos criollos, sobre todo aquellos vinculados al comercio, pasando a ser los herederos en darle continuidad a lo ya iniciado por los españoles. Durante este periodo, a pesar de tener un perfil, su desempeño aún se manifestaba condicionado desde el poder colonial. Pero, es a partir de la época Departamental, donde se puede percibir claramente como toda esta experiencia comercial y de tránsito logró internalizarse de manera arraigada, lo cual se evidencia en la rebeldía y desafío frente a los dictámenes de Colombia, manifestándose en la larga historia de movimientos e intentos separatistas, por parte de algunos grupos de Panamá como reacción a la no acogida de las demandas que propugnaban en aras del desarrollo comercial, lo cual no era compartido por Colombia.

Sin embargo, estos grupos cuyos intereses giraban en torno a la actividad comercial no son los únicos en el escenario, los mismos compartían el espacio con otros cuyas diferencias se originaban en: intereses económicos, zonas geográficas, posiciones políticas y su raigambre social, entre otros aspectos a mencionar; esta amalgama ocasiona a su vez la dificultad de aglutinar diferentes proyectos, pues frente a los desafíos a enfrentar se hace necesaria la unificación. Tal tarea no iba a ser fácil, por lo que, más allá de las diferencias era requerido superponer un ideario común y en este sentido, se hace uso del nacionalismo como doctrina, asociándola al proyecto que propugnaban los grupos económicos, específicamente la oligarquía urbana. Según Figueroa Navarro, ya antes del nacimiento de la República en 1903 existía el nacionalismo panameño, el cual giraba en torno a dos ejes los cuales se complementaban: la ruta de tránsito y el comercio: "la noción de patria y de terruño surge de una toma de conciencia del mito geográfico según el cual dicho país está llamado a desempeñar una misión mercantil. La zona de tránsito del Istmo conserva mayor importancia en contraste con las regiones rurales del país. (Figueroa: 1982, 28).

Se hace uso de toda clase de recursos a fin de justificar y sustentar el proyecto acogido por una de las clases sociales económicas criollas, entre esas están: la historia, la posición y configuración geográfica del país, las amenazas externas que estaban siempre presentes, entre otras. Para lograr la extensión del proyecto a todos los grupos sociales era necesario establecer que tal dictamen se encontraba más allá de una aspiración propia que respondiese a intereses de una clase en particular; el nacionalismo se encargó de encarnar el llamado "destino y razón de ser de Panamá", el ser una "ruta de tránsito" que trajese mejores días para el país a través del comercio y a la vez servir de puente del mundo. El progreso llegaría a todos a la vez que cumplía su "noble función". En este sentido, Smith señalara que: "... es preciso que las naciones tengan una cierta dosis de cultura colectiva y una ideología cívica, una serie de suposiciones y aspiraciones de sentimientos e ideas compartidos que mantengan unidos a sus habitantes en su tierra natal. La tarea de asegurar que exista una cultura de masas, pública y común, queda en manos de los agentes de socialización popular, principalmente el sistema público de educación y los medios de comunicación de masas" (Smith: 1997, 10).

En este sentido, no cabe duda, que todos los episodios en torno al surgimiento, evolución y desarrollo de la ruta de tránsito se encuentran recogidos en gran parte del contenido de la historia nacional. O se podría decir, que la historia de Panamá se redacta en torno al eje articulador correspondiente a la ruta de tránsito. La forma de mantener viva en la memoria colectiva se realizará estudiando los acontecimientos externos que la originan, los próceres, los héroes y mártires; construyendo los museos, celebrando las fiestas de triunfos cuyos hechos están asociados a la ruta de tránsito, los monumentos de exaltación, etc. Son realmente pocos los hechos alejados de la temática de lo que Castillero Calvo, en su momento denominara como el transitismo, que hayan logrado captar la atención y llenar las páginas de la historiografía panameña. Esto a su vez indica la tarea pendiente de visibilizar todos los otros acontecimientos y personajes que también forjaron la historia, pero desde el anonimato y desde otras trincheras. Y es que, en función de un eje articulador, se observa que no todos los hechos tienen la misma relevancia, se da una selección en función, precisamente de lo que se quiere destacar.

En la era colonial se puede observar la preponderancia en acontecimientos tales como: el descubrimiento del Mar del Sur, los estudios que en su momento solicitara Felipe V, con miras a encontrar el paso de interconexión, el traslado de las grandes riquezas, la edificación de ciudades con fines específicos, el camino de Cruces, los ataques sufridos por Panamá en función de la competencia de España en el saqueo, las ferias de Portobelo, los nuevos descubrimientos de territorios que posibilitaron la adquisición de riquezas para ser trasladadas a España y muchos otros hechos que tienen relación directa, complementaria o indirecta con la determinación de Panamá en la función asignada. Muy poco o casi nada se estudian a los grupos originarios en su construcción de la formación económica – social panameña, su cultura, formas de vida, su resistencia ante el invasor. Si bien es cierto se aborda, el mismo se hace de manera muy generalizada lo cual da poco espacio para el aprecio y conocimiento a profundidad de los mismos.

En la era de Unión a Colombia se encontrarán todos los intentos separatistas atendiendo el anhelo de volver a la época dorada vivida durante las Ferias de Portobelo, el Estado Federal del Istmo, el movimiento hanseatista de 1826, la construcción del ferrocarril, los tratados pactados entre Estados Unidos y Colombia y a su vez con Inglaterra, la construcción del canal Francés, el incidente de la tajada de sandía, la guerra de los mil días, la fiebre del oro de California; cabe mencionar que fue precisamente este hecho el que dio origen a que el Congreso de los Estados Unidos con miras a que se diera una conexión lo menos riesgosa, autorizara en su momento que se realizase el funcionamiento de dos líneas de buques: una que se establecía desde Nueva York a Chagres y la otra que iría desde Oregón, California hasta Panamá. Esta necesidad de tránsito propició a su vez la construcción del ferrocarril de Panamá. Nuevamente aquí se observa la necesidad internacional que conlleva la modernización de la ruta y todos los hechos de frustración al ver que Colombia no era cónsona en colaborar para que se concretara el establecimiento del supuesto "destino de Panamá", dando como consecuencia que en los casi 82 años de unión se suscitarán aproximadamente 17 intentos y 4 separaciones.

Finalmente, se llega a la era Republicana, con todos los episodios protagonizados en este caso, por los grupos populares, a fin de obtener la plena soberanía del país, empeñada gracias al afán de concreción de la ruta de tránsito a través de la construcción del canal, por los norteamericanos, comprometida en los Tratados Hay Bunau Varilla. La Junta provisional de Gobierno de ese momento cuyos intereses eran propios de la oligarquía comercial, prácticamente no titubeó en empeñar parte del territorio del país, constituyendo un enclave colonial. Todo esto con miras a usufructuar de la nueva modalidad de tránsito, expectativas éstas que fueron frustradas poco después con la política segregacionista instaurada por los Estados Unidos. Paradójicamente, lo que la oligarquía entregó sin mayor reparo, le tocará a los grupos populares rescatar. Siendo que su lucha estaba enfilada hacia el rescate de la soberanía.

Es así como durante la era Republicana, se va a hacer énfasis en la recuperación de la franja canalera, lo cual conllevará la lucha y el compromiso de varias generaciones cada una aportando en los anales de la historia avances en este derrotero, hasta llegar a la gesta de lucha más emblemática, como lo fue el 9 de enero de 1964, lo cual significó un punto de inflexión y antecedente para efectos de llevar adelante la firma de los Tratados Torrijos – Carter en 1977. Todo este esfuerzo histórico, su consecutiva divulgación y consuetudinaria conmemoración, no hacen más que posicionar en el imaginario social la justificación de la preeminencia de tal actividad por encima del resto de los proyectos y sustentar, por qué la atención de su problemática es la que debe ocupar los esfuerzos y prioridades por encima de cualquier otro desafío que concurra a lo largo y ancho del país. A pesar de que el canal, finalmente fue recuperado y se encuentra bajo la jurisdicción y administración del Estado panameño, lo cierto es que se siguieron los pasos de segregación tal como se daba en antaño, bajo la administración norteamericana, toda vez que el mismo opera, funciona y se desenvuelve como un ente que existe en una realidad paralela al de la República. A manera de ejemplo su marco regulatorio se origina en la constitución, su desempeño se desarrolla con plena autonomía y no se encuentra integrado realmente a la dinámica del país.

A pesar que la actividad transitista y sus actividades complementarias representan un importante aporte en las finanzas del Estado, lo cierto es que esta actividad ha competido con otros proyectos y actividades económicas, sin embargo, este proyecto se ha sabido imponer debido a que se ha revestido de todo el capital simbólico que se ha podido acumular a lo largo de la historiografía, complementado con la doctrina nacionalista como el gran unificador de las fuerzas divergentes.

La construcción de la identidad nacional sobre el eje transitista como aglutinador de las fuerzas sociales en Panamá

Para efectos de esta reorganización espacial y posterior configuración de la formación económica - social, ajustada a la actividad transitista el sentimiento de la nacionalidad va a ser la principal motivación que logrará estrechar las diferencias. Esta doctrina tendría la capacidad de aglutinar las fuerzas sociales divergentes en aras de un propósito común y, sobre todo, para enfrentar los cambios significativos que representaría la construcción del canal. La creación de la nacionalidad se convierte en un aspecto fundamental para efectos de la distinción de los otros Estados – nación, establecer la identidad y viabilizar la gobernabilidad en la época moderna. Los estudiosos de esta materia coinciden en que la creación de la nacionalidad se encuentra ligada a la emergencia del capitalismo, lo que va a variar es el énfasis desarrollado por uno u otro autor en determinados aspectos, dado el carácter multidimensional que acompaña a la categoría de la nacionalidad.

Dentro del amplio espectro de diferencias que existen entre los grupos sociales los cuales convergen en un territorio, el autor Smith señalará en este sentido, la prevalencia de elementos más aglutinadores que otros. El poder de la cohesión lo ubica fundamentalmente sobre la base étnica y cívica, ambas categorías a su modo de entender constan de mayores elementos de arraigos en la conciencia por encima de aspectos tales como: el género, el espacio o territorio y lo socio económico, entre otros aspectos que se puedan identificar (Smith: 1997, 3-4). Sin embargo, al abordar el elemento territorio, realiza una distinción con el llamado "territorio histórico", el cual es caracterizado básicamente por compartir espacios, historia, personajes y recursos en común.

Precisamente, este aspecto es lo que legitima el derecho a la explotación de determinados recursos ubicados dentro del espacio físico por sus nacionales; éstos tienden, por lo general ,a ser acaparados o su explotación se encuentra asociada a actividades económicas que desarrollan determinados grupos de poder económico, quienes haciendo uso del aparato del Estado, específicamente el sistema educativo y otros de uso masivo como: los medios de comunicación logran internalizar al resto de los grupos sociales su plan como un proyecto de nación. Es aquí donde se encuentran los significados a los símbolos, los cuales estarán en los diferentes ámbitos de la vida pública, cultural y cotidiana de los ciudadanos. En este sentido, Smith continuará ilustrándonos, señalando que la nación básicamente se convierte en un grupo "que logra lealtades", donde por otro lado, este sentido de identidad nacional logra de manera eficaz definir la personalidad individual proyectándola de acuerdo a la personalidad colectiva, es decir de acuerdo a la cultura en común que se ha logrado internalizar mediante el discurso nacionalista. (Smith: 1977, 15)

Esto se verifica en lo que ha sido el transcurrir de la operación del Canal, donde a pesar de que se mantiene en una realidad paralela a lo que acontece en el resto del país, y sus beneficios son considerables, los mismos no terminan por favorecer a todos. Esto pasa desapercibido en la esfera de preocupaciones de gran parte de los panameños, pues al final son panameños los que administran el Canal.

Es importante destacar, como nace y lo que representa el nacionalismo dentro de una época histórica en particular, específicamente la modernidad. Durante esta época el problema de la identidad nacional viene a irrumpir como preocupación filosófica y sociológica, asociada con el surgimiento del capitalismo, según González Salinas, refiriéndose a los estudios de Hobsbawm manifiesta lo siguiente: "Los estudios que Hobsbawm hizo sobre el fenómeno del nacionalismo y la invención de la nación moderna, se insertan en lo que se ha venido llamando la corriente modernista del nacionalismo. Este enfoque demostró que, a diferencia de lo que decían los nacionalistas, las naciones no eran ahistóricas, es decir, su existencia no se remontaba a varios siglos atrás en tiempos inmemoriales; por el contrario, las naciones en realidad eran históricas y correspondían a un momento preciso del desarrollo de la humanidad: la Modernidad. Así, con el ascenso de la Modernidad en su expresión económica (el Capitalismo), política y social (el liberalismo y la concepción individualista del ciudadano), se crearon las condiciones adecuadas para que surgieran los nacionalismos y se hablara de naciones en términos modernos". (González Salinas: 2014, 3 - 4).

El transitismo surge precisamente en esta época, por lo tanto, tiende a ser un eje fundamental dentro del engranaje del sistema – mundo. Por lo tanto, debía cobrar igual importancia para los criollos usufructuar del mismo. Y es así como ese hacía indispensable la recuperación del mismo, a fin de hacer uso de los beneficios de la ruta de tránsito y las actividades que pudiesen desprenderse de la misma; es así como, el bastión de lucha pasó ahora a ser la recuperación de la franja canalera, pero utilizando el discurso de la soberanía y la auto determinación, temas estos que eran los que tenían la capacidad de convocar, movilizar y de generar los espacios de lucha requeridos para su consecución.

Efectivamente, el llegar a este momento, representó el emprender nuevas batallas, en esta ocasión no ya con el discurso del supuesto "destino de Panamá" o su "vocación comercial", tal como se venía señalando durante la era de Unión a Colombia. Ahora el mismo se encarnaba en la recuperación de la plena soberanía la cual fue comprometida, a instancias precisamente de que se construyera el canal. El derramamiento de sangre que no se dio durante la separación de Colombia, se vino a escenificar durante las luchas que representó el retorno del canal a la jurisdicción y soberanía de Panamá. Justamente en esta lucha se esgrime el sentimiento nacionalista. En lo que atañe a gran parte de la época republicana, en los libros de historia se puede observar que la misma centra gran parte de sus páginas en la recuperación del canal y otros hechos asociados de forma indirecta a la misma. Pocos hechos en Panamá han llenado las páginas de la historiografía nacional como lo ha sido precisamente esta cruzada, donde quien puso la sangre y los muertos fue precisamente, la clase menos favorecida y al final la menos beneficiada por la recuperación del preciado activo.

Estos grupos fueron los protagonistas principales y determinantes, en la obtención de la reversión del canal. Es aquí donde se puede constatar la capacidad que tuvo el discurso nacionalista, al asociar la soberanía del país con el proyecto de una clase social. A partir de este momento el sentimiento de la nacionalidad estaría enraizado más que en ningún otro aspecto a la zona de tránsito. Este bastión de lucha supo congregar en sus diversos momentos a la mayoría de los grupos sociales, especialmente: estudiantes, obreros, profesionales y demás bajo la consigna de "un solo territorio y una sola bandera". La recuperación del canal se convirtió en el símbolo de la nacionalidad.

Finalmente, en los albores de un nuevo siglo se logra la recuperación de la soberanía del territorio y con ello, la recuperación del canal, ahora, siendo administrada por manos panameñas. La segregación que en su momento se dio por los norteamericanos, ahora se mantiene bajo otra modalidad y siendo usufructuada por otros actores. Pero, tal como sucedió durante la época colonial, Estados Unidos también dejará su impronta sobre lo que fue la estructura administrativa del canal, siendo continuada por el Estado panameño, la cual tendrá sus repercusiones en diversas esferas. En primera instancia destacar el carácter dependiente de la economía canalera la cual se proyectará sobre el resto de las actividades del país que, según Jované es de índole estructural y su carácter se manifiesta dual.

El tipo de desarrollo por el cual ha estado transitando el país muestra a través de sus resultados que no ha sido el que se ha venido propugnando, pues se ha explotado la posición geográfica en aras del comercio marítimo internacional, favoreciendo a ciertos grupos económicos criollos y de espaldas al resto del país dado que el Canal de Panamá no se encuentra integrado, sino que se administra y maneja de forma particular. La concentración del desarrollo en la zona canalera, a diferencia de lo que ocurren en el resto de las regiones, propiciando una diferenciación desigual, lo cual incide de forma restrictiva en el acceso a las oportunidades de bienestar de todos los ciudadanos en su conjunto, continúa siendo una deuda permanente la promesa de mejores días para todos.

Conclusión

La doctrina nacionalista que en su momento tuvo el papel de diferenciar y segregar en aras de lograr la unidad específica de los habitantes de un determinado territorio con miras a viabilizar proyectos particulares y la gobernabilidad; hoy a través de la complejidad y transnacionalización de las problemáticas tales como: riesgos

ambientales, la concentración económica manifiesta en: pobreza extrema versus fortunas particulares nunca antes vistas, la degeneración de los territorios, la falta de oportunidades, la migración, la seguridad en todas sus modalidades, entre otros que se pueden mencionar la hacen totalmente desfasada y obsoleta.

No es en la super posición de un grupo social por encima de los otros, o de un proyecto económico en particular desvinculado del resto o de un Estado en detrimento de otros donde se encontrarán los niveles de satisfacción y mucho menos el logro de la sostenibilidad. La pandemia del Covid 19 y los problemas ambientales han develado que, si un Estado queda rezagado, su problemática se extenderá mucho más allá de sus fronteras haciendo prevalecer la incertidumbre y la inexorable degradación, pese a los esfuerzos particulares que se realicen para ralentizar los efectos. Y esto, que funciona de forma global, se manifiesta igualmente a lo interno de los territorios segregados, la diferencia entre grupos sociales y la bipolaridad económica existente no son la fórmula para efectos de asegurar el bienestar general de la sociedad en su conjunto.

No es a través de la competencia entre países bajo las ideologías nacionalistas que se logrará atender los problemas y retos, sobre todo de los países subdesarrollados, la naturaleza compleja tanto de las problemáticas como de los desafíos exigen nuevas formas de convivencia y relacionamiento. Los retos a enfrentar demandan cambio de modelos económicos excluyentes y competitivos, la unidad, solidaridad y la estrecha colaboración para efectos de que se puedan atender de manera sostenible la problemática compleja en todas sus manifestaciones y que de una u otra forma expone las interdependencias existentes, implica la necesidad de la integración, más que de la exclusión. Lo cual conlleva a replantear la doctrina de la nacionalidad, conforme al contexto actual.

Referencias Bibliográficas

Araúz, C. (s/f.) Un sueño de siglos. El Canal de Panamá. http://bdigital.binal.ac.pa/bdp/artpma/un%20sue%C3%B1o%20de%20siglos.pdf. pp. 14 -15.

Castillero Calvo, A. (1984). *La Ruta Transístmica y las Comunicaciones Marítimas Hispanas Siglos XVI a XIX*. Panamá: Editora Renovación.

Castillero Calvo, A. (13 de marzo 2016). Alfredo Castillero Calvo: su mini cruzada. *La Estrella de Panamá*.

Figueroa Navarro, A. (1982). Dominio y Sociedad en el Panamá Colombiano (1821 -1903). Panamá: Editorial Universitaria.

González Salinas, O. (2014). "El problema de las naciones y los nacionalismos en la óptica marxista de Eric Hobsbawm. Sus aportes y limitantes". *Revista Procesos Históricos.* Número 25, enero-junio, 2014. Venezuela: Universidad de los Andes Mérida.

Jaén Suárez, O. (1979). *La población del istmo de Panamá. Del siglo XVI al Siglo XX*. Panamá: Impresora La Nación. INAC.

Lefevbre, H. (2013). *La producción del espacio*. España: Editorial Capitán Sgwin.

Pizzurno Gelós, P. y Araúz, C. (1996). *Estudios sobre el Panamá Republicano (1903 – 1989).*

Smith, A. (1997). *La Identidad Nacional*. España: Trama Editorial.

Soler, R. (1977). *Formas Ideológicas de la Nación Panameña*. Costa Rica: EDUCA.

Soler, R. (1981). *Clase y Nación. Problemática Latinoamericana*. Barcelona: Editorial Fontamara.

Notas

1 "Estas innovaciones se refieren a la capacidad y modalidades del transporte de bienes y hombres a través del espacio panameño. Al período del tránsito primitivo que se inicia en el siglo XVI, con su tecnología de la mula, el cargador esclavo y los barcos de vela que durará hasta mediados del siglo XIX, sucede el período más moderno de la tecnología del ferrocarril y del buque de vapor que multiplica por más de un centenar la capacidad de Panamá para cumplir con

las tareas de su función ístmica. Finalmente, desde 1920 entramos en la tercera etapa, la actual, cuando la tecnología del canal de esclusas eleva nuevamente por más de un centenar la capacidad de tránsito y transporte interoceánico". (Jaén, O., 1979: pp. 10 y 11)

2 "Para Castoriadis (1975), un imaginario social es entonces una construcción socio-histórica que abarca el conjunto de instituciones, normas y símbolos que comparte un determinado grupo social y, que pese a su carácter imaginado, opera en la realidad ofreciendo tanto oportunidades como restricciones para el accionar de los sujetos. De tal manera, un imaginario no se considera en términos de su verdad o falsedad, sino que instaura por sí mismo una realidad que tiene consecuencias prácticas para la vida cotidiana de las personas (Castoriadis, 1975)". Tomado de: https://antonioroman.info/imaginarios-sociales/