

PANAMA: SIEMPRE EXPLOTADA

A partir del momento que arribaron los españoles a nuestras costas, nuestro suelo ha sido explotado para beneficio de otras naciones que en el momento histórico correspondiente fueron potencias imperiales.

Vasco Núñez de Balboa al encontrar el Mar del Sur en nombre de la Corona española rubricó el destino de nuestro país, ya que durante la colonia nuestra tierra fue el punto estratégico más importante para España.

Bajo el dominio español que duró más de 300 años nuestro país sirvió de puente y mostrador de los conquistadores en las ferias de Nombre de Dios y posteriormente las de Portobelo, gozaron de fama en el mundo de aquella época, y motivó que aquí se dieran cita: diversos grupos étnicos incentivados por hacer fortuna rápidamente.

El Camino de Cruces fue el paso para trasladar las riquezas que los españoles saquearon a los pueblos de América. Por este valor estratégico Panamá fue asediada por corsarios y piratas de la época, gestiones estas que contaron con el apoyo de naciones con ambiciones expansionistas, que luchaban por usufructuar esta estrecha garganta de América.

No obstante vale señalar que España tuvo la visión de hacer posible la unión de dos mares, primeramente por vía terrestre con el Camino de Cruces y posteriormente en 1528 se efectuaron estudios para construir un canal, y Carlos V autorizó la construcción del mismo en 1534, pero dejaron pasar el tiempo y no realizaron la obra pese a que ya existían los planos para la ejecución de la misma.

Inglaterra tenía conocimiento que el precursor de la Independencia de los países latinoamericanos General Francisco Miranda, estaba dispuesto a entrar en transacción con ellos en base a que los ingleses le ayudaron efectivamente para emprender la gesta liberacionista de acuerdo a la entrevista que el General Miranda sostuvo con el Primer Ministro inglés William Pitt.

En el año de 1787 dichas conversaciones giraron alrededor de que a cambio de la ayuda se accedería a que Inglaterra construyera un Canal por Panamá.

Ya en este período España dejó mermar su poderío e influencia en el área y se asomaba la decadencia y los ejércitos napoleónicos invadían al país conquistador de América.

Igualmente Francia mostraba sumo interés por construir la Vía después del éxito obtenido por el Ing. Ferdinand de Lesseps en la construcción del Canal de Suez en el año de 1875.

Francia aspiró e inició la construcción de un Canal a nivel por Panamá después de lograr una concesión por parte de la Gran Colombia en base a los estudios efectuados por el equipo que comandaba el Ing. de Lesseps.

Ante este hecho histórico que Francia podría lograr unir los dos mares por medio de un canal a nivel, los Estados Unidos que iniciaba una etapa expansionista con la doctrina conocida como la de Monroe y que realmente fue estructurada por John F. Adams que se resumía en la frase "América para los Americanos", entendiéndose como América los Estados Unidos y que a su vez era un ardid engañoso que podría entenderse como protección para las incipientes repúblicas recién independizadas de España.

Los Estados Unidos de Norteamérica tenían que ser consecuente con la doctrina imperialista, y ante el hecho que Francia le había tomado la delantera en la construcción del Canal de Panamá procedieron entonces a construir un ferrocarril transístmico en 1850 que uniera los dos mares .

Esta concesión de Nueva Granada para la construcción del Ferrocarril motiva alarma en Londres porque entiende que sus posibilidades en la región se mermaban, y por ello procedieron a invadir la Mosquitia en Nicaragua.

Toda esta rivalidad es sofocada con la firma del Tratado Clayton-Bulwer el 19 de abril de 1850, Tratado que otorgaba a Inglaterra los mismos derechos sobre América Central, y satisfacía las aspiraciones imperialistas de ambas partes.

Las grandes potencias de la época España, Inglaterra, Estados Unidos y Francia luchaban por conquistar el derecho de unir los dos mares con afanes imperiales, y en ningún momento fueron consultados los pueblos objeto y víctima del expansionismo de los imperios.

Esta enconada pugna da pábulo a una serie de convenios y tratados entre las potencias en busca de armonizar y lograr el reparto del nuevo mundo.

Holanda por otro lado logra una concesión por parte de los países centroamericanos que le permitían construir por Nicaragua un Canal. Este acontecimiento irrita a Inglaterra y a los Estados Unidos de Norteamérica porque debilitaba la posibilidad de dominio en el área,

a la cual ellos aspiraban.

Estados Unidos ante el hecho de la separación de Panamá de Nueva Granada en 1840, aprovecha esta coyuntura histórica para lograr el Tratado Vallarino-Bidlack en el que se comprometía a garantizar la neutralidad de la región, la soberanía, y propiedad de Nueva Granada sobre el Istmo, esto acontecía en 1846.

Una vez construido el ferrocarril (1850-1855), éste sirvió de un gran incentivo para los buscadores de oro en el Oeste norteamericano y la Compañía del Ferrocarril Transístmico efectuó un negocio fabuloso llevando y trayendo los aventureros norteamericanos sedientos del dorado metal.

Al operarse en 1879 la construcción del Canal Francés y luego de su fracaso los Estados Unidos, ni lerdos ni perezosos, se apresuraron a hacer gestiones con Colombia para suscribir un Tratado que le concediera el derecho de construir un Canal por Panamá.

Así las cosas, Colombia negocia el Tratado Herran-Hay que los colombianos estimaron lesivos a los intereses nacionales y el Congreso lo rechaza en el año 1903 después de un acalorado debate.

Mientras esto acontecía en Bogotá, en Panamá la población estaba inmersa en una situación económica desesperada. Como consecuencia del abandono que el Gobierno Central tenía al Istmo, y además, por las luchas fratricidas que afrontaron en esa época los panameños como consecuencia de las luchas intestinas de Colombia.

Creemos obligante señalar que hay antecedentes desde 1930 con José Domingo Espinar, Juan Alzuru y el General Tomás Herrera de los deseos de los panameños de romper con Colombia.

Existía un caldo de cultivo para que el imperio maniobrara y estimulara la emancipación de Panamá de Colombia.

El 3 de noviembre de 1903 José Agustín Arango encabeza una Junta Provisional y declara la independencia de Panamá de Colombia con el apoyo norteamericano.

Transcurridos 15 días después se firmaba el Tratado Hay-Bunau Varilla mediante el cual el nuevo estado caía a los Estados Unidos la concesión para la construcción del Canal de Panamá.

Fue un tratado impuesto por la oligarquía mercantilista a espaldas de los panameños.

Hemos señalado históricamente y con objetividad, parte del camino recorrido por las potencias para lograr todas las ventajas que contribuyeran a consolidar el poderío mundial de las mismas.

Panamá jamás ha usufructuado plenamente su privilegiada posición geográfica, sin embargo ha tenido que afrontar todos los peligros que desde la época de España hasta hoy conlleva ser la parte más estrecha de América.

El Canal de Panamá ha significado para los panameños un pesado lastre, en lo moral, en lo político, en lo social y en lo económico.

Hoy a 11 años de lograr el objetivo inalienable de usufructuar su riqueza, el imperio yanqui hace esfuerzos denodados para que ese anhelo, muy panameño, se fruste.

Pretende el imperio retrotraer la historia de un pueblo colocando a los oligarcas de ayer en posiciones que permitan que las luchas y desvelos de los patriotas panameños sean burlados.

Ante esta situación que nos plantea el imperio, nosotros los panameños tenemos conciencia del significado y trascendencia que

ésta tiene para nuestro futuro.

Sólo hay una disyuntiva ser nación con todos los atributos que ella conlleva o seguir el viejo patrón que la oligarquía empuja para beneficio de oscuros intereses, y hacer que los yanquis impongan su voluntad sobre todos los habitantes del Istmo.

Basta ya! Los panameños queremos usufructuar nuestros recursos para beneficio de todos y no admitimos que la osadía imperial nos imponga un dogal.

19 de abril de 1989.