

JUSTO AROSEMENA

Admoniciones

**en torno a la construcción de una vía
Interoceánica a través del Istmo de
Panamá**

INSTITUTO DEL CANAL DE PANAMA



Y ESTUDIOS INTERNACIONALES

**Nota preliminar de Ricaurte Soler
Serie: Justo Arosemena y las Relaciones
de Panamá con Estados Unidos, N°1**

**UNIVERSIDAD DE PANAMA
Panamá, marzo de 1994**

AUTORIDADES UNIVERSITARIAS

Dr. Carlos Iván Zúñiga Guardia
Rector

Dra. Doris Rosas de Mata
Vicerrectora Académica

Dr. Luis A. Palacios
Vicerrector Administrativo

Dr. Celestino Andrés Araúz
Vicerrector de Investigación y Post-Grad

Dra. Agatha Williams S.
Secretaria General

Mgter. Octavio Tapia L.
Director del Instituto del Canal
y Estudios Internacionales

**INSTITUTO DEL CANAL DE PANAMA
Y ESTUDIOS INTERNACIONALES**

EQUIPO DE INVESTIGADORES

OCTAVIO TAPIA L. DIRECTOR
VICTOR VEGA R. SUB DIRECTOR

COORDINADORES

PEDRO SALAZAR CH.
CARMEN QUNTERO
JOSE BARRIOS
EDGAR SPENCE
JUAN A. TACK
RICAURTE SOLER
GLORIA BATISTA
MARIO PINEDA FALCONETT

DISEÑO DE PORTADA

MARIO PINEDA FALCONETT
JAVIER M. GOMEZ S.

JUSTO AROSEMENA

**Admoniciones en torno a la construcción de una vía
Interoceánica a través del Istmo de Panamá.**

© Instituto de Canal de Panamá
y Estudios Internacionales

Diagramación: GECU

Tiraje: 1, 000 ejemplares
Imprenta Unversitaria
Universidad de Panamá
Marzo, 1994

ÍNDICE

	Pág.
Preámbulo: Dr. Octavio Tapia	7
Nota preliminar: Dr. Ricaurte Soler.....	9
Posibilidades de que ejecute la obra {de la comunicación interoceánica} el Gobierno Granadino.	13
Ventajas para nosotros	19
Conclusión	31

Preámbulo

Esta es la segunda publicación sobre temática que le concierne realizada por el Instituto del Canal y Estudios Internacionales. La primera, no numerada, apareció a finales de 1993 y contiene, como lo indica su título, *Comentarios al discurso del embajador estadounidense en Panamá*. Estos estuvieron a cargo de los siguientes miembros del Instituto: Edgar M. Spence, Juan Antonio Tack y Carmen Quintero. Coordinó la publicación Ricaurte Soler y la misma estuvo, naturalmente, precedida del discurso del citado embajador ante la Fundación Istmeña de Estudios Económicos y Sociales” pronunciado el 18 de agosto de 1993. Con esta segunda publicación el Instituto entiende continuar una tarea que esencialmente le compete.

Octavio Tapia

Director del Instituto del Canal
y Estudios Internacionales

Justo Arosemena
Admoniciones en torno a la
construcción de una vía interoceánica
a través del Istmo de Panamá

Nota preliminar
por Ricaurte Soler

No es de extrañar que dentro de la vasta obra teórica y la intensa práctica política de Justo Arosemena, el tema de la comunicación interoceánica a través del Istmo tenga relevancia. Asombra, sin embargo, descubrir que desde sus **primeros** planteamientos al respecto nos legara mensajes hoy plenamente válidos y preocupaciones, también hoy, singularmente legítimas. Es la razón de ser de que **EL INSTITUTO DEL CANAL Y ESTUDIOS INTERNACIONALES** publique algunas de aquellas esclarecedoras primeras páginas. Pero precisa, en primer término, hacer algunas necesarias acotaciones cronológicas e históricas.

Los textos que se publican corresponden a los dos últimos capítulos y a la Conclusión del opúsculo de Arosemena intitulado: **Examen sobre la franca comunicación entre los dos océanos por el Istmo de Panamá**, escrito en 1845 «y publicado en un folleto de 43 páginas, Bogotá, Imprenta José A. Cualla, a principios del año siguiente», según explica el Dr. Octavio Méndez Pereira.⁽¹⁾ Es necesario tomar nota de las fechas señaladas pues ello esclarece por qué Arosemena en esta obra no hace mención alguna del Tratado Mallarino-Bidlack, del Tratado Clayton-Bulwer ni de la construcción del Ferrocarril Transístmico. Este recaudo es tanto más necesario tenerlo presente cuanto se considera que en los **Escritos Históricos y Jurídicos** de Justo Arosemena publicados por la editorial W.M. Jackson en Buenos Aires, 1945, precedidos de una «Reseña Cultural» del polígrafo José de la Cruz Herrera, se coloca como fecha «Preliminar» del libro de Arosemena; Bogotá, febrero 1º de 1855, lo cual es obviamente un error de imprenta o de cualquier otra índole.

Para una mejor comprensión de las páginas del **Examen...** de Arosemena que se pu-

1 Méndez Pereira, Octavio: Justo Arosemena. Imprenta Nacional, Panamá, 1919, P. 100

blican nuevamente hoy, conviene recordar también que un año antes, en 1844, en el periódico **El Movimiento**, y con el título de «Comunicación Intermarina», Don Justo había publicado cuatro artículos de uno de los cuales extraemos la siguiente cita cuyo contenido no tiene desperdicio: « La imaginación habrá concebido que a la apertura del Istmo seguirá una lluvia de Maná. No: su influjo es indirecto: es más bien una ocasión, una oportunidad de desenvolver nuestra industria. Pero para los istmeños la riqueza no vendrá, sino de ésta, cuando se haya desenvuelto. Preciso es no olvidarlo, porque sobre este asunto se han formado ideas muy erróneas. La comunicación intermarina no va a derramar riqueza gratis ni tampoco va a proporcionarlas por medio del comercio de **tránsito**».⁽²⁾ Observación muy oportuna y actual, sobre todo hoy cuando algunos de los responsables de la administración del Canal y de la Región Interocéánica han planteado su **privatización**, es decir su real **transnacionalización** cuando se cumplan los términos fijados por los Tratados Torrijos-Carter.

Aparte de importantes informaciones que interesan para conocer con mayor profundi-

2 Ibid., p. 99.

dad la historia económica del Istmo durante la década del cuarenta del siglo pasado, deseamos finalizar esta nota explicatoria destacando que Justo Arosemena, muy tempranamente, advertía contra la posibilidad de una enajenación que perjudicase los intereses nacionales. Es un válido mensaje del pasado para el presente y próximo futuro. En las páginas que hoy nuevamente se publican, y que fueron, lo recordamos, escritas en 1845, Justo Arosemena señalaba proféticamente lo que sigue: «si otra nación se nos adelanta (...) después de tantas esperanzas burladas y renacidas siempre, la ruina de este interesante país quedará plenamente consumada, toda esperanza morirá entonces, y la República se habrá privado por inercia de un medio brillante de prosperidad»

Panamá, marzo de 1994.

JUSTO AROSEMENA

**PROBABILIDADES DE QUE EJECUTE LA OBRA
{DE LA COMUNICACIÓN INTEROCEÁNICA}
EL GOBIERNO GRANADINO**

Tales son las probabilidades de la apertura del Istmo de Panamá por las naciones poderosas, y por empresarios privados.

Réstanos sólo investigar las que hay de que se ejecute la obra por nuestro propio Gobierno. Es ahora la primera vez que el Gobierno nacional toma seriamente sobre sí la empresa de comunicar los dos mares, a consecuencia de la ley sobre caminos sancionada por la legislatura de 1845: ley esencialmente benéfica, cuyo resultados serán incalculables para el progreso de la Nueva Granada, si se plantea religiosamente, como lo esperamos. Esta obra había arredrado al Gobierno, que la miraba como fuera de su

poder, o que no había pensado bastante en su influjo sobre la suerte del Istmo y de toda la República. Tan grande era la apatía sobre este asunto especialmente en las Cámaras legislativas, que las primeras solicitudes de particulares para emprender la comunicación fueron desatendidas. Nada se resolvió sobre la petición del general **Devereux** en 1824, ni sobre la de una compañía de comerciantes de Panamá en 1826. La primera vez que el Gobierno Supremo dio pasos importantes y oficiosos acerca de esta obra fue en 1827 cuando el Libertador envió a **Lloyd** a hacer las exploraciones de que antes hemos hablado. Pero todo quedó en éso. Posteriormente nada se ha hecho por el Gobierno, si no es conceder privilegios que han resultado enteramente inútiles. Convencidos quizá los hombres patriotas de la República de que los medios hasta aquí empleados son ineficaces, han cambiado de rumbo. La presente Administración, que manifiesta un gran interés por los adelantos materiales, ha resuelto, según las facultades otorgadas por la citada ley de caminos, acometer por sí la apertura de uno carretero de las líneas entre Chagres o Portobelo, y Panamá. La imaginación se había acostumbrado a mirar esta obra del Istmo como muy costosa y superior a los recursos de

la República. En cuanto a un canal, ello es evidente; pero un camino suficiente para el objeto deseado puede ejecutarse con las rentas nacionales. Aunque un presupuesto formal no se haya hecho de su importe, es imposible que exceda de 500.000 pesos un buen **Mac-Adam**. ¿Y no podrá la nación granadina disponer de medio millón de pesos en tres o cuatro años? En el actual estado del fisco nadie se atreverá a decir que no. Para lograrlo, sería necesario observar fielmente algunas reglas, de las cuales es la primera y principal, *que se aplicasen cien mil pesos anuales a este objeto, sin distraer de ellos un solo peso a otras atenciones, mientras no se concluyese el camino del Istmo*. Y haciéndolo así, y confiando los trabajos a un hábil ingeniero, no haya temor de que tan importante obra deje de terminarse. Otra circunstancia útil sería, que algunos capataces se trajesen del extranjero para enseñar el trabajo a nuestros zapadores y jornaleros.

Empero el plan más conveniente, a nuestro modo de ver, sería el de asociar al gobierno una respetable compañía privada. Los gobiernos son muy malos empresarios cuando sólo. Sus fondos se malversan, sus trabajos se hacen mal y con lentitud y sus obras resultan muy costosas, quedan imperfectas, y demandan crecidos gastos de

conservación. Esto se explica. Tienen que valerse de agentes, a quienes ningún interés mueve sino el de ganar su sueldo con el menor trabajo posible. Vense forzados a poner sus caudales en manos que no pueden ser nunca bastante vigiladas, particularmente cuando deben emplearlos en compras de materiales o en otros objetos indeterminados. Este principio es trivial en economía política.

Hay una compañía que reúne las mejores circunstancias para esta asociación, y es la Real de los vapores del Atlántico. Cuenta además de sus propios fondos, con la protección del Gobierno inglés, y tiene miras e intereses muy conformes con el proyecto de camino para el Istmo anunciado por el Poder Ejecutivo de la República en su decreto en ejecución de la ley sobre caminos nacionales. Ambos se han fijado en la línea de Portobelo a Panamá; ambos quieren un camino **Mac-Adam**; ambos están persuadidos de que lo más conveniente es lo más pronto, y que lo más pronto es lo menos costoso; ambos se proponen una obra, que aunque no sea la mejor para atraer el comercio general puede conducir fácilmente pasajeros, correspondencia y efectos livianos, que es lo más útil para el comercio

inglés, siendo también lo más necesario para reanimar las dos provincias de Panamá y Veraguas.

Asociaciones de esta clase tienen, como es sabido, la ventaja de unir a la respetabilidad y a los fondos del Gobierno, la actividad, economía y eficacia de los trabajos particulares. Recomendamos esta idea a la consideración del Gobierno granadino; pero no somos de parecer que por ningún motivo se difiera del camino a través del Istmo, aun cuando no haya otra esperanza sino que el gobierno solo la emprenda. Podría invitar a la compañía Real de los vapores, o a otras,⁽¹⁾ anunciando los términos en que se halla dispuesto a entrar en una asociación: pero manifestando a la vez, que procederá inmediatamente a los trabajos, y que si aquéllas no ocurren oportunamente, no se les aguardará. Sí, no se les aguardará; porque esta obra es de una urgencia extremada. Veinticuatro años ha que nos independizamos de España, a quien se imputó no haber consultado los intereses del Istmo, sino al

1 Una nueva compañía anglofrancesa ha pedido el privilegio por medio de Mr. Klaine, agente suyo, que se halla en esta capital. Dicese que ofrece todas las garantías necesarias. Ojalá pueda arreglarse con el gobierno.

contrario, profesado una política ruin y tenebrosa; y en veinticuatro años de gobierno republicano, liberal, filántropo y justo, las cosas se hallan en el mismo estado que en 1821. Las dos provincias del Istmo, perdido su comercio, que era su única industria, han caído en el abatimiento y la miseria más horrible, y para renacer a la vida reclaman todo género de arbitrios.

Un peligrosísimo escollo amenaza a esta obra, como a todos los caminos nacionales que han de emprenderse en virtud de la ley de la materia: el aciago teorismo, a que somos tan inclinados en esta tierra, y que tanto ha afligido a las administraciones anteriores.

Todo se vuelve teórico en la Nueva Granada, aun las cosas que son por su naturaleza esencialmente prácticas. Esta enorme desgracia tendremos que lamentar en la ejecución de las utilísimas obras proyectadas, si quieren acometerse todas a la vez, repartiendo la atención, los caudales y los obreros en toda la extensión de la República. El resultado infalible será que cada obra marcha lenta y defectuosamente con sus pequeños recursos, mientras que una sola, acometida con todos los medios de que se puede disponer, terminaría breve y quedaría tan perfecta

como fuese posible.⁽²⁾ Toda la dificultad en este sistema consistiría en la graduación de los trabajos; pero toca al Gobierno establecer imparcialmente su orden, según la importancia y la mayor necesidad de cada una. Creemos que no sería imposible persuadir de la justicia y de la verdad en este ordenamiento. ¿No es claro, por ejemplo, que la primera de todas las obras debería ser el camino del Istmo, ya se considere el tristísimo estado de estas provincias, ya la trascendencia de aquél para toda la República? Por otra parte, la comunicación de los dos mares amenaza emprenderse por otras líneas que caen fuera de la Nueva Granada, y si otra nación se nos adelanta en ella después de tantas esperanzas burladas y renacidas siempre, la ruina de este interesante país quedará plenamente consumada, toda esperanza morirá entonces, y la República se habrá privado por inercia de un medio brillante de prosperidad.

VENTAJAS PARA NOSOTROS

Toca ya enumerar los beneficios que de la franca comunicación entre las costas Norte y

2 Estamos persuadidos de que esta idea es irrealizable, porque se oponen a ella los celos de las diferentes provincias

Sur del Istmo deben resultar a los habitantes del país. Es este un punto sobre el cual se ha declamado mucho, y que es indispensable ilustrar imparcialmente.

Nada de metáforas ni hipérbolos; la verdad, la sencilla verdad sacada de un frío y detenido análisis, es lo que conviene buscar en un asunto ligado con intereses materiales y no poéticos. La decepción en todo caso no dañaría sino a nosotros mismos.

Cualquiera que sea la diferencia entre un canal y un camino para el comercio general y para los empresarios de la obra, el interés particular del Istmo reclama de preferencia la apertura de un camino. Los buques pasarían el canal sin dejar otro rastro que el desconsuelo de verlos alejarse con las riquezas destinadas a otros países. ¿Qué motivos podrían tener para visitarnos? Las naves que hoy parten de Europa a las costas del Pacífico hacen muy corrientemente su navegación sin escalas, y otro tanto deberíamos esperar cuando en vez de montar el Cabo de Hornos surcasen nuestras aguas. No se hacen escalas sino por causa de averías, para refrescar víveres, o para observar el mercado y tentar algunas ventas de paso. Las averías no son cosa frecuente, y lo serían menos cuando se tomase esta ruta, más segura que la del Cabo.

Pero en suma ¿qué dejan ellas a los puertos de reparación? Una pequeña utilidad a ciertas artes. La renovación de víveres no merece la pena de considerarse: tendría lugar pocas veces, y no es punto en que pueda cifrar un pueblo su prosperidad. Algún aumento en la producción y venta de ciertos combustibles: no es más la utilidad. La tentativa de venta es imposible. Nuestro mercado es esencialmente ruín, y no dejará de serlo sino cuando haya industria. Para esto no se necesita de canal, ni vendría con él sino de un modo indirecto. La industria tiene otros obstáculos que pueden eliminarse en todo tiempo. Sin embargo, es el único aspecto bajo el que un canal podría darnos algunas ventajas. Pero no es ésta la clase de comunicación más propia para despertar nuestra industria, que no tanto demanda vías de exportación, como brazos, inteligencia y capitales.

No hay fundamento para creer que Panamá, en la hipótesis dada, viniese a ocupar exactamente el lugar que hoy tiene Valparaíso. Sería en verdad la primera en la nueva ruta; pero no sería como aquél, un puerto de depósito para el comercio de todo el litoral. Ante todo obsérvese que el comercio moderno tiende sin cesar a poner las mercancías en manos del consumidor; de donde puede inferirse, que

aun sin la apertura del Istmo, Chile perdería esa superioridad que hoy tiene, luego que Bolivia, el Perú y el Ecuador, pacificados enteramente y consagrados a la industria, produjesen y consumiesen mucho más que ahora; porque las negociaciones se harían todas directamente. Esta es obra de tiempo; mas cuando quiera que sea, el país que tenga entonces el cetro del comercio en el Pacífico, lo perderá. Chile, además ha gozado de circunstancias particulares, que han influido en su prosperidad y en el rango a que se ha elevado Valparaíso. Aquella República ha sido la primera donde se ha establecido formalmente el orden y ha empezado a desarrollarse la industria; mientras que su clima y la libertad de sus leyes fiscales han favorecido notablemente el comercio. Nosotros tenemos, es verdad, el famoso decreto de 25 de mayo de 1835 (hoy la ley 20, part. 2º, trat. 1º de la Recopilación Granadina) que en doce artículos concede las mayores libertades y exenciones al comercio de los cantones de Portobelo y Panamá, y que luego en el décimo tercio declara, que ellas no tendrían lugar **hasta que no se** establezca una comunicación franca entre los dos océanos por dichos cantones, sea por **un canal o sea por caminos de carriles de hierro**. ¿Pero quién puede

asegurar que así como se usó con los diputados del Istmo de tan miserable artificio, no se derogaría también la ley cuando tuviésemos una franca comunicación entre los dos mares? Y sin necesidad de derogarla ¿por qué no se declararía en el caso de un camino de **Mac-Adam** que la ley no habla sino de camino de carriles de hierro? Esta interpretación sería estrictamente legal, y acabaría de hacer nugatorio un acto legislativo ya ridículo desde su nacimiento. Nosotros confiamos en que el Poder Ejecutivo profesaría principios de libertad mercantil, pues tales son las opiniones del actual Presidente. Pero no confiamos en que tales principios triunfen en las Cámaras. Hay en la Nueva Granada una propensión marcada a las medidas restrictivas en materia de tráfico. La legislación mercantil es cada vez más insoportable, y si debemos sentir que ella sufra nuevas reformas, es por el peligro de que todavía la empeoren más; así como aquella anciana de Roma que lloraba la muerte de Calígula por temor de que le sucediese un tirano más horrible.

Si se observa cuidadosamente la situación de Valparaíso y la que ocuparía Panamá en la nueva escala del comercio del litoral sudamericano, convendráse en que excepto la prioridad local, todo lo demás sería contrario a lo

que hoy pasa. Valparaíso es casi el único puerto de introducción para el consumo de Chile, que es muy considerable. Partiendo de aquí hasta California, los consumos van disminuyendo casi gradualmente. Muy natural, pues, ha sido que los negocios hayan designado a Valparaíso como un primer puerto de depósito, a fin de tentar algunos despachos para el consumo de Chile, y llevar el resto a los demás puertos; Arica, Callao, Guayaquil, Buenaventura, Panamá, etc. ¿Qué sucedería siendo Panamá el primer puerto en el orden de localidades? Los consumos del país, ni aun todos los de las provincias vecinas ofrecerían cebo bastante para crear un depósito, de donde se extrajese para los otros puntos lo que aquí no había tenido despacho. Todo habría que extraerlo, y así valdría más llevarlo directamente a los puertos de consumo. Puede asegurarse que entonces no habría ningún depósito general, sino que cada uno de los principales puertos, Guayaquil, Callao, Valparaíso y Panamá muy en pequeño, lo serían de sus pueblos comarcanos. Tal es a lo menos nuestro modo de ver las cosas. Pero en todo caso, no se debe dar una gran importancia a la calidad de simple depósito, cuando el país no tiene en sí mismo medios de utilizar esta condición, es decir, industria. Las ventajas de

que aquí se guardasen por los extranjeros las mercancías que habrían de llevar luego a otras partes, se reducen al importe de los almacenes, a los derechos de almacenaje, y al establecimiento de algunos vecinos más como agentes o comisionistas.

Un canal interior para buques menores produciría los mismos efectos que un camino. Vamos a indagarlos.

La causa principal de los errores o exageraciones que sobre los beneficios para nosotros de una franca comunicación por el Istmo se han propalado, nacen de una hipótesis falsa. Supónese que abierta la comunicación, las cosas volverían enteramente al estado antiguo, en que los comerciantes del Istmo hacían tan buenos negocios en todo el litoral. Un camino es mucho más a propósito que un gran canal para convertir el país en depósito de las mercancías destinadas a los otros estados sudamericanos del Pacífico y a las Islas de la Polinesia; pero aun en este caso, bastante probable, y único en que podrían nuestros comerciantes derivar algunas utilidades, las cosas no pasarían para ellos como antes. Hallábase entonces el comercio de tránsito en nuestras solas manos a virtud de la política española, que negaba la concurrencia a los extranjeros activos e intelligen-

tes, que a haber sido admitidos, como hoy, a una igual competencia habrían absorbidos los negocios. México, pues, y Centro América y el Cauca, y Guayaquil y el Perú, no serán abastecidos exclusivamente por nosotros, abierto el camino entre los dos océanos y convertido Panamá en un gran depósito. Los comerciantes del Istmo lucharán desventajosamente, si es que llegan a luchar, con los activos traficantes de Europa y los Estados Unidos: **con los ingleses, holandeses y yankees**. Esta comparación no merece la pena de hacerse formalmente. Sí, ya lo hemos dicho en otra ocasión: «nosotros no volveremos a ser los fenicios de estas regiones»; y si en semejantes hipótesis descansan las ponderadas utilidades que nos acarreará la franca comunicación de los dos mares, preciso es convenir en que ellas carecen de fundamento.

Pero en cambio, su influjo sobre la industria será muy grande. La obra supone, en primer lugar, la inversión de grandes sumas, que se importarán en el país, ya en forma de numerario ya de instrumentos, utensilios y otros efectos. Supone asimismo el ingreso de muchas personas, como directores, trabajadores, sobrestantes, y después empleados en el camino, traficantes, comisionistas y agentes. Los nuevos valores y los nuevos habitantes

abrirán un consumo extenso a todos nuestros productos, aumentando indefinidamente su pedido. Los atractivos de estas ganancias despertarán el espíritu de trabajo, de que nos darían por otra parte un buen ejemplo los pobladores extranjeros. El país será más conocido, y reputado en breve de magnífico campo para la industria, llamará una copiosa inmigración, que nos dará lo que más necesitamos, inteligencia y brazos. Causas son éstas poderosas para desarrollar con rapidez nuestra agricultura, ganadería, pesca, e infinidad de otros ramos de trabajo productivo, que hoy duermen profundamente. Seremos entonces productores en todos esos ramos, seremos también verdaderos comerciantes cambiando los productos indígenas con los productos extranjeros.

Considerando como vía de exportación de nuestros productos, el camino será útil, si bien no necesario. Las poblaciones del Istmo se hallan casi todas sobre el Pacífico, por donde podrían sacar hoy sus frutos a los países del Sur, si estos frutos existiesen en cantidad bastante. Pero aunque tales países pueden ser buen mercado para muchos de nuestros productos tropicales, aun es mejor que el número de los mercados se aumente, pues acaso Chile sería el único que tendría-

mos en esta dirección. Los demás Estados tienen en sí mismos las producciones de los trópicos. Nuestros pobres industriales tendrían, además, un estímulo mayor para dedicarse al trabajo cuando hubiese un inmediato pedido de sus artículos, como lo habría, traficado el camino por numeros comerciantes. Sábese que el agricultor, el ganadero y el minero no dan salida a sus productos sino por la mano intermedia del comercio exterior, y que esta ocupación distinta de las otras se halla hoy muy limitada en el Istmo, entre otras causas, por el gran costo de la conducción por el norte de nuestros voluminosos frutos, que bien querríamos llevar a los extranjeros en pago de lo que les tomamos en las Antillas y los Estados Unidos.

Por último, los beneficios de la civilización, traídos por el contacto frecuente con los países más adelantados, no serían los menores debidos a la franca comunicación de los dos mares. Otros muchos pudiéramos enumerar, como el valor de las tierras y de los edificios; pero ellos serían más bien resultado inmediato del progreso de la industria y de la población. La industria y la población aumentarán, es verdad, con el camino; pero también pueden hacerlo sin él. Sus verdaderas trabas son la falta de conocimientos industriales y

de afición al trabajo, que podrían desaparecer hoy mismo con algunos esfuerzos.

Una ventaja digna de mencionarse, y que será común a muchas otras provincias de la República, consiste en la mayor baratura con que recibiremos las mercancías extranjeras de nuestro propio consumo. Es la misma utilidad que la obra está destinada a producir a los diversos países que hacen su comercio por el Cabo de Hornos, pero elevada al máximo. Las provincias de Panamá y Veraguas reciben ahora por Chagres sus efectos extranjeros, y exportan por allí los que dan en pago. Sábese bien que el tránsito del Istmo en la actualidad es tan costoso, que no faltan ejemplares de negociaciones hechas con el Perú sobre los mismos efectos que allí se han llevado por el Cabo, y que hoy son pocos los comerciantes que no estén persuadidos de que aquel mercado les proporciona más conveniencia que el de Jamaica. Podemos referir el hecho de dos barriles de cerveza enviados **de obsequio** de Jamaica a un comerciante de esta ciudad, que le costaron más por su conducción que si los hubiese **comprado** venidos por el Cabo de Hornos. Así, el país más favorecido de la naturaleza por su situación, es hoy el más agraviado por las circunstancias.

Las provincias meridionales de la Nueva Granada sobre el Pacífico, Chocó, Buenaventura, Pasto, Cauca y Popayán, experimentan hoy en su comercio exterior todos los inconvenientes, así del Cabo de Hornos, como del Istmo de Panamá. Sus mercancías compradas en el Perú o Chile, son de las que han doblado el Cabo, y las llevadas de Jamaica transitan por el Istmo: en ambos casos el recargo de precios es manifiesto, y en cuanto a esto las mencionadas provincias se hallan en una situación si no peor, tan mala como la nuestra. Diversas serían las circunstancias después de establecida una franca comunicación de uno a otro mar. Nuestros hermanos del Sur abrazarían definitivamente la vía nacional, que hoy no frecuentan sino alternadamente con la del Cabo de Hornos en la angustiosa incertidumbre de su escaso comercio. Sus frutos, además, encontrarían una fácil salida por nuestro camino para los países trasatlánticos y entonces la menguada industria de aquellos pueblos, hoy distantes de todos los mercados, pulularía animada por el aliciente de una segura y provechosa venta.

Otras ventajas perceptibles derivaríanse del camino del Istmo para toda la República. Sin hablar del caso en que convertidos sus puertos Norte y Sur en otros tantos depósitos

generales para las respectivas costas, todas o casi todas las provincias se proveyesen aquí de sus efectos del consumo, la fácil comunicación de las provincias septentrionales con las meridionales, no es un beneficio poco valioso. El tránsito expedito de tropas, de caudales y de correspondencia, contribuirían a la mejor administración pública; y acaso se entablaran entre esos pueblos de una misma nación, que hoy se hallan separados por grandes obstáculos naturales, nuevas y productivas relaciones de comercio, o aun cuando sólo sean de unión, de paisanaje y de amistad. ¿Y quién dice que no influirá nuestro camino en el sostenimiento de la paz entre la Nueva Granada y las otras naciones? Interesadas todas, más o menos, en la conservación de un franco paso para sus súbditos y producciones, economizarían disputas que pudiesen turbar la buena amistad, indispensable para llenar aquel objeto.

CONCLUSIÓN

Damos aquí término a una carrera embarazosa, aunque no poco frecuentada, y que nos asiste la conciencia de haber hecho con la mayor imparcialidad. El resultado general de nuestro examen da fundado motivo para desconfiar de que la amplia comunicación inter-

marina sea una obra contemporánea, mas no hace desesperar de que un trabajo sencillo y supletorio sea ejecutado por nuestro Gobierno, solo, o en asociación a una fuerte compañía particular. Hemos manifestado, por otra parte, que semejante trabajo sería el más útil inmediatamente al país. Entiéndase que al preferir un camino como más ventajoso a nuestros particulares intereses, no desechamos absoluta y perennemente un gran canal, que cortando del modo más completo el Istmo en que habitamos, permitiese una franca comunicación a todo buque entre los dos océanos. Sabemos bien que los intereses del género humano son los intereses de todos sus miembros, y que lo útil para todo el mundo no podría menos que serlo para nosotros. Pero también estamos convencidos de que la situación actual de estos pueblos demanda una palanca que obre específica e inmediatamente, a fin de levantarlos al nivel de los progresos generales de todos los otros. Cuando esto suceda, cuando a virtud de poderosos y particulares estímulos el Istmo sea un pueblo industrial que haya asegurado su subsistencia y aun su abundancia, podremos confundir sin recelo nuestros intereses con los intereses de la humanidad. Ello será generoso, mas también debido, y no vacilo

en añadir que conveniente. Los sistemas restrictivos, alejadas las circunstancias que pudieran justificarlos, son en fin de cuenta onerosos para los mismos en cuyo favor se establecieron.

Por lo demás, no se trata de escoger entre cosas igualmente asequibles en la época presente; sino entre una obra comparativamente fácil y pronta, y una difícil, costosa y de remotas probabilidades. «El canal del Istmo es una obra de porvenir», ha dicho **Mr. Chevalier**; y en tan cortas palabras se resume cuanto acabamos de exponer relativamente a la elección de ahora y a la elección de nuestra posteridad. Abrase un buen camino provisorio entre Portobelo y Panamá, que permita a pasajeros y mercancías transitar cómodamente y a poca costa en dos días a lo más, y dejemos a nuestros hijos la incumbencia de ofrecer a las potencias o compañías que lo pretendan el espacio más susceptible de cortarse por un canal marítimo, que haga inútil nuestro primer camino. No seamos ambiciosos ni visionarios. Dejemos que la naturaleza siga su curso propio, que consiste en empezar por lo simple y acabar por lo complicado. Probemos a experimentar si un camino basta o no para el comercio destinado a pasar por nuestro Istmo. Este es un punto sobre el que

no pueden hacerse aún sino conjeturas. Falta los datos precisos para cálculos matemáticos.

Pero lo cierto es, que ninguna reforma ha sido jamás útil, sino cuando ha sido gradual; y aun cuando hay razones para exceptuar una comunicación no destinada tanto a la salida de los productos indígenas, como a cambiar el curso del comercio general, no tiene duda que semejante cambio nunca sería repentino, y que por tanto, para iniciar la revolución basta una obra de moderadas pretensiones, que deje lugar a otra más perfecta (y más hacedera entonces), ideada ya para completar lo que tan felizmente se había principiado. Nosotros, como el que más, deseáramos ver cumplida la gran metamorfosis que nuestro país está llamado a consumir. Pero tenemos poca imaginación, y no gustamos ver más allá de lo posible, ni aun de lo probable. Dejamos gustosos a los espíritus poéticos que se diviertan creando mundos imaginarios en sus dorados ensueños; nosotros, entretanto, usaremos del frío razonamiento y de la sana crítica. Estos nos dicen que no debemos aspirar a mucho, no sea que lo perdamos todo, y que a guisa del perro de la fábula, no abandonemos la modesta presa por ir tras otra que resulte ser sólo una

sombra. Por reducidas que sean nuestras aspiraciones, siempre serán bastantes en la materia que nos ocupa para variar notablemente el teatro que a la vista se nos ofrece. Nosotros, a lo menos, si logramos ver realizado el proyecto que como más fácil indicamos antes, cerraremos los ojos en la dulce persuasión de que nuestros hijos no sufrirán, como nosotros, el dolor de buscar el trabajo, y de ser repelidos de todas partes por una situación que no permite a la voluntad más enérgica bastarse a sí misma...

Noviembre 3 de 1845.

{Tomado de : Justo Arosemena: **Estudios históricos y jurídicos**. Ediciones W.M. Jackson, Inc.; Colección Panamericana, 23. Buenos Aires, 1945.}

Tal es la raza materialista, raza de salteadores de naciones, que puebla la parte septentrional de América, y que amenaza en estos momentos las nacionalidades latinas y el porvenir del comercio universal. Es de esta raza de civilizadores de rifle y mostrador que necesitamos defendernos. Es contra el filibusterismo yankee que nos es forzoso combatir, y ¡ay de nosotros si abandonamos el terreno en los momentos del peligro!

JUSTO AROSEMENA

Julio de 1856

Imp. Universidad de Panamá
