



**Revista Científica Orbis Cognita**  
Año 7 – Vol.7 No. 2 pp. 11-32 ISSN: L2644-3813  
julio - diciembre 2023



Se autoriza la reproducción total o parcial de este artículo, siempre y cuando se cite la fuente completa y su dirección electrónica.

latindex

melICA  
Conocimiento abierto  
para América Latina y el Sur Global

ROAD

Panindex  
Índice de Revistas Científicas de Panamá

Estudio sobre la situación de los caminos y carreteras en Panamá, al final del siglo XIX y principios de la República.

(Reconstrucción del Contexto Histórico.)

Study on the situation of roads and highways in Panama, at the end of the nineteenth century and the beginning of the Republic.

(Reconstruction of the Historical Context).

Estudo sobre a situação das estradas e rodovias no Panamá, no final do século XIX e início da República.

(Reconstrução do Contexto Histórico.)

Iván Ricord-Bernal

Investigador e Historiador independiente. Panamá

ivanricord20@hotmail.com <https://orcid.org/0000-0003-3096-6183>

DOI <https://doi.org/10.48204/j.orbis.v7n2.a4149>

Artículo Recibido:7/3/2023

Artículo Aceptado:2/5/2023

### Resumen.

Un aspecto poco tomado en cuenta en la narrativa panameña de la encrucijada entre el final del siglo XIX e inicios del XX, lo constituye la realidad socioeconómica que vivía el país panameño. Uno de los elementos fundamentales sobre el desenvolvimiento de la población en ese periodo, a nuestro criterio, es la situación de la comunicación y el transporte entre pueblos y ciudades de la época. En la presente investigación hacemos una relación de la situación de caminos y carreteras del Panamá departamental y luego, del naciente Panamá republicano. Damos a conocer las peripecias y los traumas que significaba el traslado de la población y la realización del insipiente comercio entre nuestros pueblos citadinos y rurales. En base a limitada bibliografía y escasas evidencias históricas, elaboramos un corto estudio que anota las dificultades que sufrió la comunidad humana que habitaba el país. Fue muy penosa el desarrollo de la vida cotidiana, de la actividad comercial, agraria y social debido a la carencia de vías de comunicación adecuadas. de sobrevivencia tanto en la ruralidad como

en el mundo citadino. Panamá, llegó al siglo XX, como un país desprovisto de caminos e inició a construir lo que las otras repúblicas latinoamericanas habían hecho en el siglo precedente. En general, “los ochenta y dos años de anexión colombiana no aportaron el progreso anhelado”. Con todo lo esperado, el canal tampoco desarrolló el Istmo. Al contrario, desmembró y puso cortapisas a la construcción soberana de vías de comunicación.

**Palabras clave:** carreteras, integración, liberalismo, enclave, panamericanismo.

### **Abstract**

An aspect little little considered in the Panamanian narrative of the crossroads between the end of the 19th century and the beginning of the 20th, the socioeconomic reality that the Panamanian country lived. One of the fundamental elements on the development of the population in that period, in our opinion, is the situation of communication and transportation between towns and cities of the time. In the present investigation we make a relation of the situation of roads and highways of the departmental Panama and later, of the nascent republican Panama. We present the incidents and traumas that the transfer of the population meant and the realization of the incipient trade between our urban and rural towns. Based on limited bibliography and little historical evidence, we prepared a short study that notes the difficulties suffered by the human community that inhabited the country. The development of daily life, commercial, agricultural, and social activity was very painful due to the lack of adequate communication routes. of survival both in rural areas and in the urban world. Panama reached the 20th century as a country devoid of roads and began to build what the other Latin American republics had done in the previous century. In general, "the eighty-two years of Colombian annexation did not bring the desired progress." As expected, the canal did not develop the Isthmus either. On the contrary, it dismembered and put obstacles to the sovereign construction of communication routes.

**Keywords:** roads, integration, liberalism, enclave, panamericanismo

### **Resumo**

Um aspecto pouco levado em conta na narrativa panamenha da encruzilhada entre o final do século XIX e o início do século XX é a realidade socioeconômica que o país panamenho vivia. Um dos elementos fundamentais para o desenvolvimento da população naquele período, a nosso ver, é a situação das comunicações e transportes entre as vilas e cidades da época. Na presente investigação fazemos uma relação da situação das estradas e rodovias do Panamá departamental e posteriormente, do nascente Panamá republicano. Damos a conhecer os incidentes e traumas que significou a transferência da população e a concretização do comércio incipiente entre as nossas vilas urbanas e rurais. Com base em bibliografia limitada e pouca evidência histórica, elaboramos um pequeno estudo que aponta as dificuldades sofridas

pela comunidade humana que habitou o país. O desenvolvimento da vida quotidiana, da atividade comercial, agrícola e social era muito penoso devido à falta de vias de comunicação adequadas de sobrevivência tanto nas áreas rurais como no mundo urbano. O Panamá chegou ao século XX como um país sem estradase começou a construir o que as outras repúblicas latino-americanas haviam feito no século anterior. Em geral, "os oitenta e dois anos de anexação colombiana não trouxeram o progressodesejado". Como esperado, o canal também não desenvolveu o Istmo. Pelo contrário,desmembrou e pôs obstáculos à construção soberana das vias de Comunicação.

**Palavras-chave:** rodovias, integração, liberalismo, enclave, pan-americanismo.

### **Introducción**

El presente artículo pretende hacer un aporte para entender la situación patética que vivió el istmo de Panamá, respecto a sus vías de comunicación durante el final del siglo XIX e inicio del siglo XX. Entendiendo que la problemática de las vías de comunicación y el transporte son fundamentales para la integración social y desarrollo económico de un país, el presente trabajo constituye una aproximación a las peripecias que enfrentaban nuestros pueblos y ciudades para trasladarse entre ellos, luego de la situación de abandono que le dejó la dominación colombiana y el intento de recuperar su identidad como nación independiente y alcanzar algún nivel de modernidad luego de su separación en 1903. Desde la vida departamental bajo la unión a Colombia, el surgimiento de la república y los esfuerzos posteriores para proyectar una imagen de Estado propiamente constituido, costaron mucho tiempo y sacrificios. El abatimiento dejado por la Guerra Civil de los Mil Días, y las posteriores limitaciones impuestas por el control extranjero del corazón de nuestro territorio, dificultaron, en demasía, la estructuración del país.

Tratamos de emprender un acercamiento a la vida de los panameños de la ciudad y del campo durante las sucesivas crisis impuestas en una república recién nacida, falta de recursos y una escasa población, durante el final del siglo XIX y las primeras décadas del XX. Así feneció

el periodo departamental y así nació el periodo republicano. Recogemos una visión real de Panamá, cuando se fundó la república.

Los primeros pensadores republicanos, incentivaban a sus desorganizados ciudadanos a emprender la creación de riquezas para satisfacer las necesidades del país. Sin embargo, se lamentaban, desde muy temprano, de la ausencia de caminos y carreteras para desarrollar el comercio y explotar los recursos naturales. El país nació desprovisto de vías de comunicación. Decía Eusebio A. Morales en 1922

Si el país desea salir de esa condición primitiva, tiene que cambiar de rumbo El rumbo que debe seguirse es el de fomentar, promover, favorecer y apoyar decididamente a la agricultura. Al mismo tiempo que se ponen en práctica estas medidas, es de rigor continuar la salvadora obra de la construcción de los caminos nacionales, emprender con empeño el saneamiento del mayor número posible de poblaciones del interior, a efecto de que se formen núcleos sociales importantes, sanos y atractivos en los cuales tanto el nacional como el extranjero inmigrante encuentren vida cómoda, grata y sin peligros.” (Morales, 1999 p. 277)

Panamá· había heredado poco de Colombia, en concepto de obras y edificios públicos y de instituciones. Los primeros gobiernos muy poco encontraron. El periodo colombiano había producido abatimiento entre los panameños. La Guerra de los Mil días había rematado la poca hacienda con que se contaba y había generado desolación y miseria en las ciudades y los campos panameños durante tres años. Las esperanzas depositadas en la construcción del canal se habían frustrado desde temprano. Los Tratados de 1903 impusieron limitaciones al desarrollo nacional mediante el establecimiento de un enclave colonial.

### **Antecedentes. Las penurias de fin de siglo XIX**

La construcción de vías de comunicación (camino y carreteras) es una necesidad que ha existido desde siempre en la vida y cotidianidad de los pueblos. Son parte, de las exigencias de la población en busca de mejores condiciones de movilidad comercial e individual

Algunas investigaciones sostienen que los caminos reales coloniales se cimentaron en varias de las antiguas rutas establecidas por las culturas indígenas. Desde un principio se montó una red de caminos que se fue readecuando y transformando con el asentamiento de nuevos grupos en tiempos posteriores. “Héctor Llanos Campos, sostiene que los caminos tienen una existencia prolongada que se modifica en los diferentes periodos de acuerdo con los intereses de quienes los utilizan.” (Gutiérrez, 2012. p 286.)

Al final de la dependencia colombiana el territorio de Panamá consistía en un conjunto de comunidades semiautónomas, abandonadas a su suerte, cuyos habitantes se transportaban por una débil comunicación acuática, a pie y carretas, utilizando los tradicionales caminos muleros coloniales que eran inservibles en la época lluviosa. El traslado de las personas y de los productos de las zonas de Chiriquí y Azuero, hasta la capital tomaba por lo menos tres días en barco, a un alto costo. La obra de comunicación más importante del siglo XIX había sido el ferrocarril de Panamá, que era una empresa estadounidense al servicio del comercio de ese país que genera en Panamá un efecto inverso. Los productores agrícolas nacionales continuaban transportándose en barcos de vela que “sólo zarpan cuando logran llenar sus barcos”.

¿Cómo era la comunicación entre los pueblos cercanos a la ciudad de Panamá, durante los Siglo XVIII y XIX? Estos pueblos se comunican con el resto del país mediante vías terrestres y marítimas. El camino de tierra era el mismo que la ruta mulera que atraviesa Centroamérica y llega hasta la ciudad de Panamá. Desde Antón, se comunica con Natá y también con Penonomé para llegar a Chame pasando por San Carlos. De Chame se pasa a Capira y luego

por Chorrera. Es un camino de tierra para caballo y mulas que generalmente se obstaculiza por los numerosos ríos y quebradas que crecen durante la época lluviosa.

Según nos relata Omar Jaén Suárez

Exactamente a principios de 1780, toma seis días pasar de Antón a Panamá, a través de regiones bastante inhóspitas, sin pasto suficiente para alimentar a las mulas.” “Por mar, el camino es apenas más corto y la travesía en un velero parece un poco menos fatigosa. En ambos casos hay que contar varios días para trasladarse de Antón a la ciudad de Panamá...hasta la llegada de la navegación a vapor (hacia fines del siglo XIX), lo que acorta el viaje a un solo día. (p. 48)

En realidad, a finales de siglo XIX, el país estaba llena de limitaciones. A pesar de que contaba con tierras fértiles y abundantes recursos naturales todo estaban aislado. Durante la vida colonial y el periodo colombiano, igual que hoy, la riqueza del país está concentrada alrededor de la ruta interoceánica. Hasta 1893, en el departamento de Panamá, los únicos medios de comunicación eran los caminos y la vía fluvial. Se dependía de los buenos caballos para atravesar con éxito los duros parajes entre Penonomé y la ciudad de Panamá. Se descansaba en Farallón y luego en San Carlos y se llegaba en nueve días a La Chorrera. Allí se embarcaban en Puerto Caimito para salir hacia Panamá. La línea telegráfica resultó un milagro de redención de nuestros pueblos interioranos para la comunicación inmediata. Según Gaspar Rosas, “La construcción de la línea telegráfica partió de la ciudad de Penonomé hacia Panamá en 1893. Se hacía difícil el trabajo por la dificultad de conseguir “madera de corazón”. Era muy cara y escasa”.

He aquí, una descripción de las peripecias que se afrontaban durante el transporte terrestre, y fluvial en los años finales del siglo XIX e inicios del siglo XX.

“antes de la construcción de la modesta carretera de asfalto que parte de Panamá en la década de 1920, se tardaba normalmente 15 días atravesar los 500 kilómetros que separaban la capital del istmo de la frontera con Costa Rica, siguiendo el camino mulero llamado también camino real. Quince días, durante los cuales un mulero con sus mulas pernoctaba en diversos pueblos y aldeas como Bugaba, David, Bugaba, Remedios. ..Natá, Antón San Carlos, Capira, Chorrera, y Cárdenas antes de arribar a la ciudad de Panamá.” “multitud de veleros, puesto que superan los 200 a principios del siglo XX, recorren las costas panameñas uniendo los diversos puntos portuarios con la capital en viaje que tarda varios días. Navegación difícil, incierta en estos barquitos pequeños, casi canoas grandes que tiene que enfrentar en el Pacífico” (Jaén,2009 p. 287)

Entre los años de 1899 y 1902, la trágica contienda denominada guerra de los mil días sometió a nuestro territorio a las más indignas penurias con perniciosas consecuencias y abatimiento especialmente en la economía y en la situación de los habitantes. En efecto, al decir de algunos de sus más acuciosos y reconocidos investigadores panameños, trajo como consecuencia: “la total desaparición de la mayoría de las fincas ganaderas de la vertiente del pacífico, el exterminio de la agricultura, el empobrecimiento general, entre otras causas por las exacciones de guerra y la despoblación de los pueblos, porque los que no estaban en uno u otro ejército beligerante, huían de sus casas y se ocultaban en los montes” (*Sobre las causas de la Guerra de los Mil Días, es importante revisar la tesis doctoral de Olmedo Beluche, titulada: “Formación económico social y luchas sociales en el campo panameño. Capítulo IV. Las revueltas campesinas del siglo XIX. Página 57. Universidad de Panamá, Panamá. 2015.*)

En un documento titulado Geografía del Istmo de Panamá. publicado por Ramón Maximiliano Valdés, quien fuera Presidente de la República y reconocido intelectual, nos decía: “En el departamento la vía más importante que existe es el Ferrocarril llamado de Panamá, que parte de la ciudad de Colón, en el Atlántico, y termina en la de Panamá, en el Pacífico, y cuya extensión es de 47 millas...Los demás caminos cruzan el Istmo y comunican las diversas poblaciones entre sí, son casi todos de herradura, y muchos de ellos se vuelven casi intransitables en la época de las lluvias. Hay también cortas carreteras, en general mal conservadas para comunicar a David, Penonomé, Antón Aguadulce, Las Tablas...con sus respectivos puertos...La comunicación de las poblaciones del interior con la capital del Departamento es frecuente y se hace de preferencia por mar empleando al efecto embarcaciones con vela de las cuales hay un número considerable...” (Valdés,1898 p.279).

Los caminos y carreteras en la época republicana: el impulso porrista:

La República nació con una serie de deficiencias desde todo punto de vista. Las obras públicas, la educación, la economía y casi todos los órdenes de la vida tenían un atraso secular cuando se formó la República de Panamá, luego de profundo letargo en que nos hundió la dominación colombiana. A pesar de que se sabe que la construcción de vías de comunicación y transporte es un sector fundamental para el desarrollo de la nación porque permiten la movilidad de las personas y el impulso de la actividad económica, los gobiernos se retrasaron los proyectos de modernización de la estructura de caminos.

Durante los primeros gobiernos republicanos no hubo un proyecto desarrollista para compensar el atraso secular del país. Los gobernantes de los primeros años dedicaron su tiempo en los conflictos partidarios por la sucesión gubernamental y la lucha en contra o a favor de la

interferencia estadounidense en los asuntos internos. Amador, De Obaldía (1908-1912) y quienes lo sucedieron a su muerte, (Mendoza, Boyd y P. Arosemena), poco pudieron emprender por el desarrollo nacional.

Nuestros primeros gobernantes “se ocuparon por entero en satisfacer de preferencia los intereses del momento, no han podido unos y no han querido otros, prestar toda la atención debida a los intereses del futuro.” (Araúz y Pizzurno, 1996 p.31))

Sólo a partir del trienio de Belisario Porras, hubo un impulso importante para sentar las bases del país. Desde Porras, se impulsan la concepción del progreso en la administración del estado. Su percepción y visión de un estado desarrollista y moderno mira con preferencia la construcción de vías de comunicación. Por ello, los planes de desarrollo del país contemplan el fomento de la riqueza y el ordenamiento de las cosas públicas. La nueva burguesía liberal que surge en Panamá a partir de los años 10 y 20 del siglo nuevo siglo, , se empeña en igualar a la burguesía liberal de los otros países latinoamericanos. La tesis de Damaris Díaz Jaén, lo plantea así: “En Panamá, los cambios en el entorno y el actuar de los gobiernos, -el de Porras como máxima expresión-, introducen pautas tendientes a modernizar no sólo las instituciones del Estado, sino también la vida misma de la población”. (Díaz,2000 p.10).

En toda América Latina, y Panamá no se exceptúa, las burguesías habrán de adherirse a esta nueva noción del mundo. Se oponen al estancamiento y a la permanencia de los viejos modos de vida. Se trata de reflejar imágenes de país próspero. Aunque en menor grado, las transformaciones como el ferrocarril y las obras del canal francés, le dan alguna visión de progreso al Istmo.

En 1914, el señor Ramón F. Acevedo, Secretario de Fomento y Obras Públicas del Presidente Porras, apuntaba: “aún se luchaba con la hasta hace poco tiempo, absoluta falta de organización administrativa y a la vez con la no menos absoluta carencia de práctica para esa ardua labor (lo que era consiguiente, pues implantamos la República sin preocuparnos antes por el aprendizaje de su gobierno propio), las dificultades fueron tantas como los propósitos: cada uno de éstos se estrellaba a menudo con la barrera inaccesible entonces, de las incompetencias y de las ignorancias”

El interés de Porras en el tema se puede observar en la Ley 40 de 1919, que creaba las “juntas de caminos”, un experimento interesante que ponía en manos de los gobiernos distritales y de los terratenientes, la responsabilidad de la apertura de vías de comunicación. La Junta debía atender la construcción, mejora y conservación de los caminos del distrito, cobrando contribuciones de los residentes. Igual efecto tuvo la Ley 40 de 1920 que creó la Junta Central de Caminos para la reparación y construcción de carreteras en el país.

Uno de los primeros logros del gobierno de Porras, fue la terminación de los tramos de los carreteros entre Mensabé - Las Tablas, Guararé. Luego, en 1923, - Los Santos y Chitré, que era una carretera de tierra, que permitía acercar los productos de la zona de Herrera y Los Santos hasta el puerto de Mensabé, y de allí a la ciudad capital vía acuática. (ver La Estrella de Panamá, 22 de julio de 1973).

En general, los pensadores liberales de principio de siglo XX, ya se referían a la pobre situación de las comunicaciones en Panamá al final de la época colombiana. En 1922, el Dr. Eusebio A. Morales, escribía en un informe sobre la situación económica del país:(informe anual sobre el Ministerio de Hacienda en 1922), decía: “para tener vida económica independiente, que sea base de un bienestar en armonía con su propia libertad, un país debe producir, es decir,

es imperativo que sus hijos se dediquen a crear riquezas suficientes para satisfacer las necesidades de la existencia...” “Es de rigor continuar la salvadora obra de la construcción de los caminos nacionales, emprender con empeño el saneamiento del mayor número posible de poblaciones del interior, a efecto de que se formen núcleos sociales importantes, sanos y atractivos...” Y entonces habremos salido de la vida pastoril sin horizontes en que hemos venido existiendo por siglos, para comenzar un verdadero avance en la vía del progreso...” (Morales, 1999 p. 283).

Según el historiador coclesano, Gaspar Rosas Quirós, la construcción de la Carretera Nacional Central, llegó hasta Natá en 1924. El 16 de abril... de 1922, entró a Penonomé el primer automóvil, cuyo conductor señor Nieves Cantoral, recibió la admiración del pueblo. La Estrella de Panamá, del 22 de abril de 1922, describe el hecho... que se expresa así: "Ayer en la tarde llegó a esta ciudad de Penonomé procedente de Aguadulce un carro Ford. Es la primera vez que en este Distrito se ve un vehículo de esta naturaleza. Es de admirar la audacia del conductor al exponer el carro a las graves contingencias del camino".(Rosas G, 1972). Durante el año de 1925, durante la administración Chiari, la carretera nacional continuó alcanzando en el verano de 1926, la capital de la república.

Un informe sobre un Seminario de Transporte preparado por la Secretaría de la Comisión Económica para América Latina de las Naciones Unidas, denominado El Transporte en el Istmo Centroamericano publicado en septiembre de 1953, en México, dice lo siguiente: “La situación del transporte de Panamá se caracteriza por una carencia casi total de vías de comunicación de la zona canalera con el resto del país, y por una concentración de vías de comunicación en dicha zona. La Carretera Interamericana es el único camino troncal que enlaza la capital de la República y la Zona del Canal con las provincias agrícolas de

occidente. La parte oriental del país está prácticamente desprovista de caminos y el transporte hacia el centro se realiza mediante el cabotaje.” Recomienda este informe. “Como las únicas carreteras troncales que existen son la Interamericana y la Transístmica (la primera longitudinal y la segunda transversal en relación con la configuración del territorio), y como de ellas se derivan muy pocos ramales de importancia, es necesario comenzar a integrar la red básica de este país. Tal cosa debe hacerse en forma paulatina, para no rebasar las posibilidades económicas nacionales”. (Naciones Unidas,1953 p. 187),

### **Los tratados del canal de 1903, el desarrollo nacional y el desmembramiento del territorio. La Zona del Canal:**

La firma de los tratados de 1903, para la construcción del canal estadounidense se convierte en un espejismo para los panameños. Las esperanzas puestas en los millones que iban a circular en Panamá no fueron más que una gran ilusión, para la mayoría de la población. Los tratados impusieron limitaciones al desarrollo nacional mediante el establecimiento de un enclave colonial llamado la “zona del canal” y de una neo colonia en el resto de la República. Valiéndose de los derechos que se le otorgaban a perpetuidad mediante, se organizó, en dicho territorio, un sistema económico, social, político y cultural extraños a la nación panameña. Según María Méndez “El Tratado de 1903, determinó la constitución de un enclave colonial en la llamada Zona del Canal y de una neocolonia en el resto de la nación panameña no sólo porque los EE. UU. se apropió de la posición geográfica istmeña y oficializó su injerencia en la política interna y externa de Panamá”. (Méndez,1976 p.125.)

Esta trágica realidad se sintió cuando los productos panameños eran tratados como importaciones extranjeras en el territorio de la zona. A la vez, el acceso a los puertos enajenados por le potencia ocupante, quedaba restringido para la exportación nacionales

pagando tarifas como si fueran extranjeros. Con la implementación de la Zona del Canal, la ciudad de Panamá se convirtió en un satélite de este enclave y adquirió una condición casi insular en virtud de su incomunicación y aislamiento que se agravó aún más a raíz de la excavación del Corte Gaillard, cuando se abrió una brecha con el interior del país.

Sobre el desmembramiento del territorio nacional por la apertura del canal en 1914, el Dr. Narciso Garay, anotaba en un estudio sobre nuestras raíces culturales y sobre la capacidad para viajar a través de nuestro territorio por el año de 1930, lo siguiente: “ El canal ha partido en dos nuestro territorio y extiende virtualmente su poder aislador, digamos así, a una distancia de cinco millas a cada lado de su eje en toda la “zona “sometida a la jurisdicción de las autoridades canaleras, “... No se necesita ser economista ni estadista de altos vuelos para comprender los perjuicios inherentes a esta incomunicación. Tampoco se necesita ser ingeniero para comprender que el expediente de la barca de pasaje, (se refiere al ferry habilitado por los Estados Unidos en 1932, junto con la carretera Thatcher que llegó a través de la Zona del canal, hasta Arraiján), medio de locomoción intermitente y de capacidad limitada, es apenas un *pis aller* que no resuelve satisfactoriamente el problema; “. (Garay,1930 p.127.)

Alfredo Figueroa resume la situación de Panamá a principio del siglo XX así: “Los problemas que habrá de resolver la República de Panamá, desde 1903, son enormes. En el extremo dependiente de los Estados Unidos. Población casi analfabeta. Su economía agraria: destruida durante la Guerra de los mil días (1899-1902). País desprovisto de caminos. En suma, Panamá, en pleno siglo XX, lo que las otras repúblicas latinoamericanas trataron de hacer en el siglo precedente. En realidad, de verdad, los ochenta y dos años de anexión a

Colombia no aportaron el progreso anhelado. Con todo, el canal no desarrollará el Istmo.”  
(Figueroa,1978 p.359)

### **La Carretera Nacional Central:**

El primer proyecto de construcción de carreteras nacionales lo constituyó la Carretera Nacional Central; un tipo de carretera de bajo costo. A partir de los gobiernos liberales de principios de la era republicana, especialmente los dirigidos por Porras, se hace énfasis en la creación de escuelas y en la construcción de caminos y carreteras en las zonas rurales. Se empieza a romper el aislamiento de las comunidades campesinas a través de la enseñanza básica para insertarlas en el desarrollo nacional y mejorar la integración de las zonas agrícolas a los mercados nacionales.

Sobre la participación de Belisario Porras en la construcción de los fundamentos de la República, el Dr. Rafael Moscote escribió: *“No hay aspecto de la vida panameña, tanto en lo psíquico como en lo material, que no esté vinculado a la gestión gubernamental realizada por el doctor Porras, construcción de carreteras, de hospitales, de instituciones educativas y la reglamentación de la vida civil, la modernización del estado panameño”*. (Citado por Simón Tejera, Belisario Porras en Protagonistas del siglo XX panameño.2015. pág.165).

La Carretera Nacional Central fue la primera construida que atravesaba todo el país, hecha en parte de piedra y en parte de asfalto, iniciada por el presidente Belisario Porras a partir de 1919. El plan de La Carretera Nacional había sido propuesto por Porras en su segundo mandato. En 1923 ya se inauguraba los primeros tramos desde Las Tablas a Chitré. En el verano de 1924, se pudo viajar por primera vez a la capital en automóvil desde Santiago de Veraguas.

Durante la administración de Rodolfo Chiari (1924-1928) se creó la Junta Central de Caminos (J.C.C.) que controló todo lo referente a obras viales. Dirigida por Tomás Guardia. “era necesario llevar adelante esfuerzos titánicos, porque no se contaba con la maquinaria especializada de que se dispone en los tiempos modernos. Los “trucks” y otras maquinarias utilizaban llantas macizas de caucho que se atascaban en el lodo por ser pesadas y lisas. Los carros chicos usaban llantas macizas en la parte trasera y en la parte delantera llantas de aire que tenían que ser arregladas por los mismos conductores.”. Tomás Guardia, desempeña el papel protagónico en la construcción de carreteras nacionales. Es fundamental en momentos en que el país era una idea que se abría paso, que debía tomar forma, pero que no contaba con el elemento humano profesional que hiciera posible ese sueño. La Carretera Nacional Central, también conocida en nuestros pueblos, como la carretera vieja, unió a todos los caseríos surgidos a finales del siglo XIX y principios del XX. Durante la década de 1920, esta carretera les da vida y les permite algún desarrollo a pequeños pueblos que surgen a sus orillas. Aquí surgirán pequeñas sociedades que hoy conforman el paisaje rural panameño, que es único y particular. Siempre fue y sigue siendo un mundo diferente al de la zona de tránsito.

*“Hoy sale la primera chiva de David a Panamá”, publicaba La Estrella de Panamá, en marzo de 1936, recién inaugurada la Carretera Nacional Central entre la capital y la provincia de Chiriquí. (La Estrella de Panamá, marzo de 1936)*

Para que tengamos una idea de lo demorado que era viajar en carro en esos días, debido a los materiales de construcción, lo difícil del terreno y el tipo de vehículos utilizados, veamos el siguiente reporte: “el recorrido de Soná hasta Tabasará (50 km. se podía hacer en 2 ½ h.) de Tabasará a Remedios (45 km. se podía hacer en 3 ½ h.) de Remedios a David (96 km. se

hacía en tres horas). Sumados serían 191 km. en 9 horas, y desde Soná a la capital se hacían 7 horas. (16 h.) El viaje desde la península de Azuero a la capital duraba siete horas, en las décadas de 1940.

Solo la gente pudiente viajaba en barco. La gente más humilde, se movilizaba en caballo, con muchas dificultades. En el pasado viajar de Chiriquí a Panamá, tomaba por lo menos tres días en barco.

### **La Carretera hasta la base militar de Río Hato:**

No es hasta la llegada de la Segunda Guerra Mundial, cuando el gobierno de Estados Unidos construyó la carretera de cemento desde Panamá hasta la base militar de Río Hato en 1939. Es construida por el gobierno de Panamá por unos dos y medio millones de dólares, pero compensados por los estadounidenses mediante el Convenio de Compensaciones Económicas de mayo de 1942). La nueva carretera empezó a operar en 1942 y pasó a formar parte de la denominada carretera interamericana, también llamada en los pueblos aledaños como la carretera nueva

Sobre el particular, es importante señalar que, en el año de 1950, se firmó la Convención sobre carreteras entre la República de Panamá y los Estados Unidos, que en una de sus cláusulas consagra el derecho de los Estados Unidos de usar libre e irrestrictamente y sin costo de todos los caminos públicos situados dentro de la República de Panamá. Este arreglo tiene vigencia por veinte años. (1955-1975) *Gaceta Oficial 12794 de octubre de 1955 Ley 41 de 1955.*

La carretera panamericana: (el panamericanismo)

La idea estadounidense de la Carretera Panamericana surgió en la V Conferencia Internacional de los Estados Americanos que tuvo lugar en Chile en 1923. Antes hubo otros intentos de unir el continente mediante el fallido proyecto de ferrocarriles de 1880. En 1923, y aprovechando el desarrollo de la industria automovilística de Estados Unidos, se optó por un sistema de carreteras para todo el continente. La primera conferencia sobre la construcción de la carretera se produjo el 5 de octubre de 1925. Apoyada, interesadamente por los Estados Unidos y acogida por las naciones latinoamericanas mediante la firma de la Convención de la Carretera Panamericana. Bajo la consigna que *«favorecería el intercambio de productos y servicios entre las naciones, impulsaría la movilidad, el turismo y fortalecería la paz en el continente»*. Para la mayoría de los países latinoamericanos representaba una carga onerosa. Por ello, el proyecto permaneció adormecido hasta 1940.

La V Conferencia de Santiago de Chile tuvo una connotación de dominación estadounidense y alineamiento de los países del continente a sus intereses. El término Panamericanismo, para muchos, implica un sistema de asociación y cooperación bajo un sistema de hegemonía y explotación. A nuestro criterio, el proyecto panamericano está revestido por el imperialismo de los Estados Unidos para controlar el continente tanto en lo económico como en lo político, siendo garantes de la estabilidad o inestabilidad según sea beneficioso o no para el país norteamericano. “Cabe agregar que el panamericanismo fue una doctrina diplomática hemisférica que buscó, desde principios del siglo veinte, una integración política y económica en respuesta a un escenario internacional más amplio. En este contexto y con el propósito de integrar los caminos carreteros, Estados Unidos ofreció una cooperación

económica a los países de América Latina para financiar sus propias redes de transporte.”  
(Gruel,2017 p. s/n)

Finalmente, la carretera panamericana fue completada en Panamá (hasta lo permitido) en 1967. Desde Yaviza hasta la frontera con Costa Rica bajo la Presidencia de Marcos Robles. El tramo difícil, que impide que la carretera se conecte al continente completamente, es un trayecto de 87 km de selva montañosa dura, ubicado entre el extremo este de Panamá y el noroeste de Colombia llamado el Tapón de Darién.

Hoy en día el viaje de Panamá a David (445 km.) se hace en 6 horas a través de una moderna carretera de 4 carriles, bien señalizada. Actualmente un viaje de Panamá a Las Tablas toma 4 horas.

**La carretera entre las ciudades de Panamá y Colón también denominada Boyd-Roosevelt y la carretera a la represa Madden:**

Todavía a mediados de la república, Panamá carecía de una vía de comunicación terrestre entre las ciudades de Panamá y Colón. La compañía del ferrocarril, propiedad de los Estados Unidos, mantenía un monopolio de la ruta aduciendo asuntos de seguridad. Como parte del Tratado Arias-Roosevelt firmado entre los dos países, el 2 de marzo de 1936, se acordó anexo denominado Convención sobre la carretera la Transístmica. Ambos gobiernos se pusieron de acuerdo para construir una carretera paralela al canal, de unos 79 kilómetros. La obra se construyó entre 1939 y 1943 y sus trabajos presentaron constantes retraso por las condiciones difíciles de terreno. La obra fue inaugurada el 15 de abril de 1943. La Asamblea Nacional aprobó la Ley 116 de 27 de marzo de 1943, mediante la cual se denomina Boyd- Roosevelt, a la carretera transístmica.

Además, unos años antes, a partir de 1929 el gobierno de Estados Unidos, había construido una carretera de concreto de 22 millas de largo, dentro de los límites de la Zona del Canal, desde la ciudad de Panamá, hasta la represa Madden, en construcción. Panamá solicitó en ese momento, continuar la carretera hasta la ciudad de Colón, pero no se logró.

## **Conclusiones**

Las vías de comunicación y el transporte son fundamentales para la integración social y desarrollo económico de un país. Panamá desde que fue departamento de Colombia adoleció de caminos y carreteras que adecuadas para impulsar el desarrollo del país. Los esfuerzos por lograr una imagen de un estado propiamente constituido nos tomaron mucho tiempo y sacrificios.

Desde nuestros primeros pensadores liberales republicanos surge la preocupación por fomentar y promover “la obra salvadora de la construcción de caminos nacionales” en todo el país. A partir del trienio de Belisario Porras, hubo un impulso importante para sentar las bases del desarrollo nacional. Desde Porras, se impulsan la concepción del progreso en la administración del estado. Su percepción y visión de un estado desarrollista y moderno mira con preferencia la construcción de vías de comunicación. A pesar de que el caudillo liberal no pudo liberarse totalmente de las presiones injerencistas y las tentaciones del gobierno estadounidense, pudo iniciar un proyecto nacional de desarrollo autónomo.

Muchas esperanzas puestas en la construcción del canal y el impulso que daría la presencia estadounidense, al desarrollo del país, fueron frustrantes. Por el contrario, la zona del canal, limitó el avance de la República, estableciendo una economía de enclave y un sistema neocolonial que favoreció a sectores minoritarios del país. Valiéndose de los derechos que

se le otorgaban la perpetuidad, los estadounidenses organizaron en dicho territorio, un sistema económico, social, político y cultural extraños a la nación panameña. Esta trágica realidad se sintió cuando **los** productos panameños eran tratados como importaciones extranjeras en el territorio de la zona. A la vez, el acceso a los puertos enajenados por le potencia ocupante, quedaba restringido para las exportaciones nacionales pagando tarifas como si fueran extranjeros

El primer proyecto de construcción de carreteras nacionales lo constituyó la Carretera Nacional Central; un tipo de carretera de bajo costo. Así se empieza a romper el aislamiento de las comunidades campesinas a través de la enseñanza básica para mejorar la integración de las zonas agrícolas a los mercados nacionales. Este primer proyecto de envergadura nacional atravesaba todo el país. Con piedra y en parte de asfalto, fue iniciada en 1920 por el presidente Porras y concluida en 1936.

A pesar de las limitaciones iniciales, la República de Panamá, logró desarrollar una aceptable red de carreteras, que le han permitido moderadamente, comunicar todas sus regiones. Aunque hace falta reforzar la interconexión con puertos, aeropuertos y con las economías locales, para agilizar los procesos de exportación, distribución de productos, abaratar costos y llevar los alimentos con calidad y eficiencia a países y comunidades.

### **Referencias Bibliográficas**

Araúz M, C Pizzurno, P. (1996) *Estudios sobre el Panamá Republicano (1903-1989)*.

Primera edición: Manfer, S.A.

Beluche, O. (2015). *Formación económico social y luchas sociales en el campo panameño*.

Tesis Doctoral. Universidad de Panamá. Panamá.

- Caballero C. Venancio (2019). *Historia de la construcción de la Carretera Interamericana en Panamá*. Panamá: Editorial UDELAS.
- Díaz Jaén, D. (2000). *La Ciudad de Panamá en las primeras dos décadas del siglo XX.- Cambios en el entorno, la sociedad y las fiestas populares* Tesis. Universidad de Panamá.
- Figueroa Navarro, A. (1978) *Dominio y Sociedad en el Panamá Colombiano (1821-1903, (escrutinio sociológico)*. Impresora Panamá S.A. Panamá.
- Garay N. (1930) *Tradiciones y cantares de Panamá: ensayo folklórico*. Publicado en 1930. Edición Príncipe. Panamá.
- Gruel, V. (2017). *La Inauguración de la Carretera Panamericana. Turismo y Estereotipos entre México y Estados Unidos*. Estudios fronterizos vol.18 no.36 2017 Universidad Autónoma de Baja California, Facultad de Ciencias Humanas, México.
- Gutiérrez F. (2012) *Las Comunicaciones en la Transición del Siglo XIX al XX en el Sistema Territorial Colombiano*. Medellín: Universidad Nacional de Colombia.
- Jaén O. (1979). *La población del Istmo de Panamá del Siglo XVI al Siglo XX*. Panamá. Imprenta La Nación. INAC.
- Jaén O. (2009). *La Región de los Llanos del Chirú. Un estudio de historia rural panameña*, EUPAN. 2009.
- Mack, G. (1971). *La Tierra Dividida*. Tomo 2. Editorial Universitaria. Panamá.
- Melo, J. y otros. (1957) *La Carretera Transístmica Boyd-Roosevelt y su influencia en la vida panameña, 1943-1957: estudio de geografía regional*. Tesis. Universidad de Panamá.
- Méndez, M (1976) *Panamá, el Canal y la Zona del Canal*. Publicado en la República de Chile. Revista Nueva Sociedad. No. 26. Octubre.

- Morales, E. A. (1999). *Ensayos, documentos y discurso. Nuestras Condiciones Económicas*. Biblioteca de la Nacionalidad. Autoridad del Canal de Panamá. Panamá.
- Ricord B, I. (2022). *Historia Rural Panameña. Historia local, vida cotidiana, mentalidades y el surgimiento de pueblos durante los Siglos XIX y XX*. . Editorial Académica Española. Madrid.
- Rosas, G. (1972) *Primer centenario de la provincia de Coclé, 1855 1955*. Panamá.
- Salazar, J. (2000) *De la mula al camión: apuntes para una historia del transporte en Colombia*. Series Academia. Bogotá. Revista Tercer Mundo.
- Tack. J.A. (1999). *El Canal de Panamá. Evolución Histórica de la Presencia Militar Norteamericana en Panamá*. Editorial Universitaria. Panamá.
- Tejeira, S. (2015) *Belisario Porras en Protagonistas del siglo XX panameño. Tomo 1* Bogotá, Colombia: Penguin Random House.
- Valdés, Ramón (1898). *Geografía del Istmo de Panamá* 1ª edición 1898. Imprenta Nacional Bogotá. Col. (tomado de Ramón Maximiliano Valdés. Su Legado. Compilado por Carlos A. Mendoza. 2012. Tribunal electoral.
- Naciones Unidas. Informe de la Misión Técnica El Transporte En El Istmo Centroamericano* Secretaría de la Comisión Económica para América Latina y la Administración de Asistencia Técnica, Informe sobre el Seminario de Transporte, celebrado en San José, Costa Rica, del 9 al 20 de junio de México, septiembre.