

La construcción del Estado en Panamá

The construction
of the Panama State

MIGUEL SILVA MOYANO

Politólogo de la Universidad Nacional de Colombia; Magíster en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra de Colombia y candidato a Magíster en Gobierno y Políticas Públicas de la Universidad Externado de Colombia. Actualmente es docente en la Maestría en Estudios Políticos de la Universidad Pontificia Bolivariana. Medellín-Colombia. Correo electrónico: miguel.silvam@upb.edu.co

Recibido:
2 de octubre de 2013
Aprobado:
4 de diciembre de 2013





Resumen

La historia de la construcción del Estado de Panamá se puede entender desde dos perspectivas: una, comunmente asociada a mitos nacionalistas derivados de la militancia anti-imperialista; otra, referida a la debilidad del Estado colombiano y su incapacidad para controlar el territorio. Ambas perspectivas pueden ser complementadas al analizar los procesos de construcción de Estados a la luz de los cambios en el sistema internacional. Este artículo busca sentar las bases para una reinterpretación de la historia de construcción de instituciones públicas en Panamá, como el resultado de una élite doméstica y sus frecuentes intentos por buscar legitimidad en el ámbito internacional en un escenario de autonomía de facto frente al Estado colombiano.

Palabras clave:

Estado, Panamá, legitimidad, soberanía, nación.

Abstract

The history of the Panama State construction can be comprehended from two viewpoints. The first is connected to national myths of anti-imperialist militancy, and the second refers to the weakness shown by the Colombian government of the time and its incapacity to control the entire territory. Both viewpoints can be complemented by the analysis of construction processes of the states in light of the changes in the international system. This paper aims to lay the foundations for a reinterpretation of the historical construction of public institutions in Panama; this process was a result of the frequent intents of the domestic elite to reach legitimacy in the international context, taking into account a scenario of de facto autonomy regarding the Colombian State.

Key words:

State, Panama, legitimacy, sovereignty, nation.

Introducción

La secesión de Panamá ha sido uno de los hitos más llamativos para la historiografía colombiana y, en general, para buena parte de la historiografía latinoamericana ya que suele estar en el centro de acaloradas discusiones sobre el proceso de construcción del Estado en Colombia y el papel de los Estados Unidos en la región. Gran parte de dichas perspectivas omite, con frecuencia, la dimensión internacional como elemento determinante para el éxito o fracaso de las dinámicas de la aparición de los Estados. Son perspectivas endogámicas que prestan mayor atención a los factores internos y cuando analizan el contexto internacional parecen partir del supuesto de que lo único importante en el análisis es el papel que ocupa Estados Unidos, es decir, dejan de lado al resto de actores que intervienen en la disputa por el poder en el ámbito internacional y, sobre todo, los criterios y procedimientos para la definición de la legitimidad de nuevos actores. Dado que el sistema internacional es cambiante, y no siempre ha sido el mismo, el análisis de los procesos de formación de los Estados debe relacionar los ámbitos de política interna y de política internacional. En otras palabras, el análisis de formación de los Estados debe tener en cuenta que en él inciden factores endógenos y exógenos cuya combinación ha arrojado diferentes resultados a lo largo de la historia.

Las perspectivas endógenas de los procesos de formación de Estados, por lo general, están fuertemente imbuidas de identidad. Como suele ocurrir con frecuencia en las ciencias sociales, la historiografía está siempre tentada a seguir el camino del nacionalismo ya que este último, en tanto proyecto político, encuentra en la interpretación de la historia una herramienta discursiva poderosa para ganar legitimidad. Como sostiene David Rieff “la nación siempre elige el mito –codificado en el recuerdo– por encima de la historia” (2012, p. 32). En este sentido, vale la pena advertir que las historiografías nacionalistas, o tradicionales, que fueron elaboradas, en su mayoría, durante el siglo XX y se convirtieron en referentes hegemónicos para el estudio de las dinámicas de construcción de los Estados en América Latina, suelen estar acompañadas de mitos. El más común de ellos es el que conocemos con el nombre de ‘independencia’.

Estos relatos tienen en común que, a pesar de ubicarse en distintas orillas ideológicas, parten del supuesto de que las naciones crean Estados, una idea muy común en las ciencias sociales que ha sido criticada con gran lucidez de manera reciente por Tomás Pérez Vejo en su trabajo *Elegía criolla* en el que señala que “las naciones no fueron causa de las guerras de independencia sino su consecuencia” (2010, p. 20). Este planteamiento de Pérez Vejo rompe radicalmente con la tradición historiográfica que interpretó las guerras de independencia como guerras de

liberación nacional y ofrece un nuevo marco para la interpretación de la construcción de Estados en América Latina, ya que no sólo se trata de evaluar el proceso de constitución de instituciones públicas sino que, además, se debe tener presente que éste mismo sirvió como marco para la construcción de naciones.

Desde esta perspectiva revisionista el caso panameño ofrece una serie de elementos de reinterpretación sobre la formación de los Estados que, dada la importancia geoestratégica del istmo, tiene un fuerte componente exógeno que no se puede pasar por alto. El propósito de este trabajo es hacer una breve reinterpretación del proceso de construcción del Estado en Panamá que permita sentar las bases para la evaluación de su presente en el contexto de un sistema internacional cambiante. No se trata, como intentan algunos, de descubrir en la historia del Estado de Panamá una serie de leyes naturales en materia política vigentes hasta hoy, ni de solucionar en unas cuantas páginas los problemas del pasado, ni mucho menos de reivindicar uno u otro discurso nacionalista. Por el contrario, se trata de analizar el proceso de construcción de Estado desde una perspectiva estratégica que motive la formulación de nuevos y variados interrogantes que surgen alrededor de lo que se ha dado en llamar el mundo contemporáneo.

Efectos de la implosión de la monarquía católica

El punto de partida para el análisis de la construcción de Estados y naciones en América Latina es el hito de la implosión de la monarquía católica a principios de siglo XIX y el vacío de poder que apareció como consecuencia del mismo, sobre todo en América. Como señala Pérez “el vacío de poder lleva, en un primer momento, a preguntarse quién lo asume en ausencia del rey, es el tiempo de las Juntas y de los pueblos; en un segundo momento, sobre el origen del poder mismo, es el tiempo de las constituciones y las naciones” (2010, p. 43). Estos debates no se llevaron a cabo de manera pacífica sino que se saldaron en el campo de batalla y con armamentos rudimentarios e improvisados. La década que siguió al derrumbamiento de la monarquía católica sirvió de escenario para una compleja guerra civil de fuertes connotaciones ideológicas, tanto en la península como en América.

A pesar de que esta condición de incertidumbre y prolífico debate político se hizo patente en toda la América hispana, sus resultados en el plano institucional no fueron los mismos en todo el territorio. Si bien, en términos generales, una

primera consecuencia inmediata tras el colapso de la monarquía fue la aparición de las ciudades-provincia como escenarios y como actores en la disputa por el poder (Silva, 2012, p. 85), el lugar que éstas ocuparon en las disputas ideológicas nunca estuvo claramente definido, ya que las Juntas de gobierno que aparecieron en las ciudades-provincia defendieron agendas políticas claramente heterogéneas y cambiantes. Un ejemplo de esta situación es la enconada disputa entre Cartagena y Santa Marta en el Virreinato del Nuevo Reino de Granada por la pregunta sobre la legitimidad de las Juntas de gobierno y de la monarquía.

El istmo de Panamá no fue la excepción en este escenario. Durante el periodo colonial las ciudades-provincia de Colón y Panamá fueron los ejes de un circuito de centros urbanos menores que conectaron durante varios siglos los océanos Atlántico y Pacífico, lo que permitió la configuración de una ruta transatlántica cuya primera utilidad, más que el paso hacia el continente asiático, fue facilitar la conexión del Virreinato del Perú con el resto de la monarquía. La importancia geoestratégica del istmo lo ubicó en el centro de los objetivos de franceses, británicos y holandeses que, en el marco de la competencia global de los siglos XVII y XVIII, auspiciaron la toma de istmo por parte de escuadrones de bucaneros, como en 1671, cuando el célebre Henry Morgan atravesó el istmo y a su paso destruyó por completo la ciudad de Panamá que tuvo que ser reconstruida en otro lugar. Una década después, varios cientos de piratas repitieron la ruta de Morgan y saquearon varias embarcaciones en el Pacífico y atacaron puertos pequeños desde Nueva España hasta el sur de Chile. Esta incursión de piratas en el Pacífico obstaculizó los intercambios entre los puertos de El Callao y Panamá, lo que se tradujo en un problema diplomático entre los gobiernos de España e Inglaterra.

Con las reformas borbónicas, la monarquía se reorganizó administrativamente para dar respuesta a los desafíos geopolíticos que imponían las potencias competidoras. Por ello, se creó el Virreinato del Nuevo Reino de Granada en 1739 al que quedó adscrito el Reino de Tierra Firme¹ (Araúz, 2006, v. 2, p. 340). Las ciudades-provincia de Panamá y Colón pasaron a depender de las decisiones de Santafé, la capital del nuevo Virreinato, lo que significó un problema inicial de gobernabilidad, dado el inconveniente de comunicar a estas ciudades. A pesar de esta relación jerárquica, esta dificultad de gobierno por parte de Santafé se tradujo en un aumento de la autonomía de las ciudades-provincia del istmo. De hecho, aunque la consecuencia más evidente de la implosión de la monarquía católica fue la guerra civil, estos efectos nunca llegaron a sentirse en las mismas proporciones en el istmo.

1 Nombre con el que se conocía al istmo de Panamá.

Tras la expulsión de los ejércitos de Napoleón en la península, por parte de los británicos y el inicio de la *Restauración*, el istmo se convirtió en el centro estratégico de las operaciones militares emprendidas por la corona para dismantlar las juntas de gobierno que aparecieron en las ciudades-provincias del desaparecido Virreinato del Nuevo Reino de Granada. Paradójicamente, la situación de desgobierno del istmo y su relativa autonomía frente al resto del Virreinato fue la principal ventaja estratégica que aprovechó la monarquía en su intento por retomar el poder en América. De hecho, don Benito Pérez, nombrado Virrey de la Nueva Granada en 1812, trasladó la sede de la Real Audiencia de Santafé a la ciudad de Panamá y desde allí inició campañas militares en apoyo a las ciudades-provincias, abiertamente realistas de Quito en el Pacífico y Santa Marta en el Caribe (Lemaitre, 1993, p 16). Entre 1813 y 1818, la sede de la Real Audiencia se trasladó a Santa Marta y ante la inminencia del fracaso definitivo de las campañas militares retornó a Panamá desde donde el Mariscal de Campo, don Juan de la Cruz Murgeón, dirigió las últimas campañas hacia Quito. Tras la muerte en combate del Mariscal Murgeón, en las provincias ístmicas de Azuero, Chiriquí, Panamá y Veragua se hizo patente un vacío de poder que, en noviembre de 1821, derivó en la instauración de un gobierno liderado por el coronel José Fábrega, un oficial nacido en el istmo que se mantuvo leal, incluso durante el tiempo en que este estuvo en prisión, hasta que su superior desapareció y una serie de pequeños levantamientos exigieron la conformación de un nuevo gobierno.

Los primeros intentos de construir un Estado istmeño

Luego de crear un gobierno, pero con una debilidad militar evidente, sin armas y sin recursos, Fábrega tomó la decisión de adherirse al proyecto de unificación de provincias del desaparecido Virreinato del Nuevo Reino de Granada liderado por Simón Bolívar e hizo parte de la Gran Colombia, lo que se constituyó en un comportamiento atípico porque tanto los territorios que pertenecieron al Nuevo Reino de Granada, la Capitanía General de Venezuela y la Audiencia de Quito habían sido integrados por la fuerza a partir de los éxitos militares del ejército comandado por Bolívar. Fábrega, meses atrás un realista convencido, decidió unirse a Bolívar en lugar de enfrentarlo. Sin embargo, el problema de comunicación e intercambios entre el istmo y Santafé, que había sido crónico durante la vigencia del Virreinato, se mantuvo incluso durante el experimento bolivariano, por lo

que los conflictos políticos, por la toma del poder en el istmo, se agravaron mientras que el gobierno colombiano se mostró incapaz de intervenir.

Esta situación no sólo se presentó en Panamá. Un par de años después de que Fábrega se uniera a Bolívar, la inestabilidad del proyecto de Estado colombiano, que incluía los antiguos territorios del Virreinato del Nuevo Reino de Granada, la Capitanía General de Venezuela y la Audiencia de Quito se hizo evidente con los conatos de rebeldía de José Antonio Páez en el departamento de Venezuela. Páez, el primer promotor del nacionalismo venezolano, sirvió de ejemplo para que en distintas provincias comenzaran a gestarse unos proyectos políticos de corte nacionalista cuyo eje central y principal motivación era la oposición a que la capital del Estado fuera Santafé, lo que en otras palabras representó la disputa entre los proyectos autonomistas de las ciudades-provincias y el proyecto de construir un Estado unitario que las integrara. Aunque Páez, tras el incidente de rebelión, siguió ejerciendo como gobernador de Venezuela con el auspicio de Bolívar, este hecho marcó el inicio de una serie de proyectos políticos separatistas en provincias como Casanare, Pasto y Popayán (Palacios, 2002, p. 265). En este contexto, Panamá no fue la excepción.

En un intento por evitar que en el istmo sucediera lo que ya había sucedido en Venezuela y Ecuador, el gobierno de la debilitada Colombia, decidió intervenir para evitar la secesión de la región y envió al coronel Tomás Herrera al mando de un pequeño grupo de veteranos que, sin mayores contratiempos, el 29 de agosto de 1831, depuso al separatista Juan Eligio Alzuru, y restableció el control del istmo, por lo menos formalmente (Palacios, 2002, p. 277). Aunque Herrera fue enviado con la misión de imponer el orden en el istmo, la debilidad política de esta acción quedó en evidencia años más tarde cuando, en medio de los acontecimientos de la *Guerra de los Supremos*, el mismo Herrera lideró la proclamación del “Estado Libre del Istmo” en noviembre de 1840, en lo que se conoce como la primera independencia de Panamá, la cual duró poco más de un año y obtuvo el reconocimiento del Gobierno de Costa Rica e intentó obtener el de Estados Unidos pero según sostiene Ignacio Méndez, el delegado del gobierno de Panamá se quedó sin tiempo, dado que antes de lograr algún éxito en su gestión el Estado Libre del Istmo se reintegró a la Nueva Granada (1980, p. 269).

Al igual que en 1830 y 1831 y a pesar de que la independencia de 1840 se dio en el marco de la Guerra de los Supremos, las élites istmeñas lograron, con relativa facilidad, declarar la independencia de Panamá sin que esto representara tener que ir a la guerra. Como resultado de este modelo de construcción de Estado que, siguiendo a Charles Tilly (1992), no fue ni intensivo en capital, ni mucho menos intensivo

en coerción porque apareció un Estado profundamente débil y fugaz. La victoria del gobierno de la Nueva Granada sobre los Supremos de la Guerra y la amenaza de invasión de las tropas granadinas desde Cartagena, según Méndez, fueron motivos suficientes para que, de manera voluntaria, el mismo Tomás Herrera negociara el reintegro de Panamá al marco de la Nueva Granada a cambio de un poco de autonomía y amnistía para los rebeldes (1980, p. 291). Lo que llama la atención de este suceso es que, si bien la Guerra de los Supremos generó una profunda debilidad de la Nueva Granada, a pesar de la victoria (Patiño, 2010, p. 114), Panamá no logró acumular el poder suficiente como para materializar su separación.

Primeras implicaciones internacionales

Mientras América Latina se enfrentaba a procesos de construcción de Estados caracterizados por la paradoja señalada por Miguel Ángel Centeno, según la cual los Estados latinoamericanos han estado marcados por constantes fenómenos de violencia interna y se han mantenido relativamente alejados de guerras internacionales (2002, p. 33), el sistema internacional cambiaba de manera acelerada al ritmo de la revolución industrial. Como señala Paul Kennedy en *Auge y caída de las grandes potencias*, el sistema internacional que se configuró tras la caída de Napoleón Bonaparte se caracterizó por “el continuo y espectacular crecimiento de una economía mundial integrada, que atrajo a más regiones a un comercio transoceánico y transcontinental y a una red financiera centrados en la Europa occidental y en particular en Gran Bretaña” (1998, p. 237). De hecho, los nacientes Estados latinoamericanos debieron gran parte de su relativo éxito a los empréstitos británicos para costear su gasto fiscal.

Si bien la posición transoceánica del istmo era un elemento valorado desde el siglo XVI por la monarquía católica, los elementos señalados como característicos del sistema internacional del siglo XIX no hicieron otra cosa que revalorizarlo. Tanto la ruta interoceánica del Suez y la de Panamá resultaban vitales para el desarrollo del comercio internacional y, por lo tanto, se convirtieron en prioridades para los británicos y para los franceses. Sin embargo, a diferencia del Suez, Panamá tenía una particularidad y era su proximidad con los Estados Unidos, un Estado relativamente joven y sin las cualidades de potencia que exhibían Gran Bretaña y Francia y que comenzaba a mostrar un crecimiento excepcional que terminó por apalancarse en el descubrimiento de las minas de oro en California al oeste del continente, situación que revalorizó la ruta de Panamá ante la inexistencia de una red de ferrocarriles que conectara de manera eficiente los Estados

del Este con el inhóspito, inexplorado, pero muy rico oeste del subcontinente norteamericano. A mediados de siglo XIX ya era evidente que los intereses en Panamá de las potencias europeas, fundamentalmente Francia y Gran Bretaña, chocaban entre sí y con los de los Estados Unidos y ésta cada vez más complicada situación contrastaba con la debilidad militar del Estado de la Nueva Granada y su incapacidad financiera para llevar a cabo las grandes obras de infraestructura que requería el istmo para aprovechar su posición geoestratégica. En este contexto era más que evidente que la Nueva Granada no contaba con la capacidad necesaria para defender su posesión sobre el istmo frente a una agresión externa.

Conscientes de esta situación, las autoridades neogranadinas se enfrentaron a una encrucijada: ¿cómo garantizar la soberanía sobre el Istmo y construir la infraestructura necesaria en él sin los recursos necesarios para tal empresa?

Aunque los Estados Unidos estaban muy lejos de ser una potencia del tamaño y relevancia de la Gran Bretaña del siglo XIX, para el gobierno de la Nueva Granada resultó más apropiado iniciar acercamientos diplomáticos con Norteamérica que arrojaron como resultado el Tratado Mallarino-Bidlack de 1846, en el que Nueva Granada otorgaba beneficios especiales y tránsito libre a los Estados Unidos a través del istmo y, a cambio, dicho Estado garantizaría la soberanía neogranadina sobre el istmo. Adicional a esto, por mandato del tratado, Estados Unidos asumió la responsabilidad de garantizar la seguridad del libre tránsito interoceánico, lo que en otras palabras significaba una autorización para la presencia de Fuerza Pública estadounidense en el istmo. De esta manera, la Nueva Granada cerró la puerta a las pretensiones británicas y francesas sobre el istmo y estableció una alianza basada en la interdependencia con los Estados Unidos. De esta manera la Nueva Granada logró que los Estados Unidos fuera el garante de su soberanía en el istmo, pero también envió un claro mensaje de debilidad internacional porque reconoció su incapacidad para ejercer la soberanía de manera directa y por sus propios medios. Por otra parte, el acuerdo entre la Nueva Granada y Estados Unidos cerró la puerta a la posibilidad de que el sistema internacional llegara a reconocer un gobierno panameño en caso de que se repitieran los eventos de 1840.

El tratado Mallarino-Bidlack hizo que la competencia geopolítica entre Estados Unidos y Gran Bretaña por el control de Centroamérica se hiciera más intensa. Los británicos habían creado un protectorado en la costa de La Mosquitia y el tratado firmado por Estados Unidos y la Nueva Granada se constituyó en una amenaza a su posicionamiento en la región. El empate estratégico entre británicos y estadounidenses les llevó a firmar en 1850 el tratado Clayton-Bulwer, mediante el cual acordaron medidas para mantener una posición equilibrada en la región,

la más importante de ellas relacionada con la futura construcción de un canal interoceánico, que en caso de llevarse a cabo debía funcionar sobre un principio de no exclusión de ninguna de las partes y, además, limitó la posibilidad de construir guarniciones militares que derivaran en un desequilibrio en el dominio del futuro canal interoceánico.

En este contexto, el empresario estadounidense William Aspinwall puso en marcha un ambicioso proyecto que buscaba atravesar el istmo de Panamá mediante un ferrocarril que conectara a los puertos de Colón en el Atlántico y Panamá en el Pacífico. Para la construcción del ferrocarril se creó la firma privada Panama Railroad Company que contó con numerosos inversionistas, sobre todo de Nueva York. El trazado elegido por Aspinwall ya era conocido como una ruta alterna pero con poca demanda por las vicisitudes que implicaba atravesar por tierra una geografía agreste carente de infraestructura. Tras varios meses de negociaciones con el gobierno de Bogotá, Aspinwall obtuvo la autorización para la construcción del ferrocarril que fue inaugurado en enero de 1855. A partir de ese momento, Panamá comenzó a constituirse en el centro del comercio internacional, lo cual significó un repentino aumento del tránsito de personas y de mercancías y, derivado un aumento de las necesidades en materia de seguridad, tanto en función del comercio, para los casi 80 kilómetros de línea férrea, como en términos estratégicos para la provincia en su conjunto, que ni el gobierno de Bogotá ni la provincia de Panamá tenían la capacidad de garantizar. De hecho, para 1854 la mayor parte de los exiguos cuerpos de ejército de la Nueva Granada estaban destinados a las disputas por el poder en Bogotá.

El Estado soberano de Panamá

A mediados de siglo Panamá era un territorio de fuertes contrastes: a pesar de constituirse en el centro del comercio internacional, era evidente el déficit de gobierno. La inestabilidad política e institucional seguía siendo un comportamiento constante en la Nueva Granada que se debatía entre la autonomía de las provincias, entre ellas Panamá, y la posibilidad de construir un Estado unitario. Un nuevo cambio político en la Nueva Granada dio como resultado la adopción de una concepción fragmentada de soberanía que permitió la aparición de ocho Estados soberanos², cada uno con su propia Constitución. En 1855, Panamá

2 Panamá (1855), Antioquia (1856), Santander, Cauca, Boyacá, Bolívar, Cundinamarca y Magdalena (1857).

redactó su propia Constitución y se proclamó como Estado “parte integrante de la República de la Nueva Granada” y agrupó las ciudades-provincias de Azuero, Chiriquí, Panamá y Veragua, y asignó como responsabilidad del gobernador, en tanto jefe del ejecutivo del Estado recién constituido, el mantenimiento del orden público. Tanto Bogotá como Panamá tenían la facultad y la obligación de garantizar la seguridad, pero ninguno tenía la capacidad real.

Este marco de ambigüedad de autoridad, derivado de la inestabilidad política de la República en formación no tardó en hacerse evidente de manera dramática. En abril de 1856, un año después de la inauguración del ferrocarril, una pequeña rencilla entre un estadounidense y un panameño desencadenó en disturbios que duraron varios días, paralizaron las operaciones del ferrocarril y afectaron directamente a las ciudades de Colón y Panamá hasta que arrojó, por lo menos, 20 muertos entre estadounidenses y granadinos. La República granadina no sólo dejó en evidencia su incapacidad para garantizar la seguridad en el ferrocarril sino que, además, se vio obligada a indemnizar a ciudadanos de diferentes nacionalidades que se vieron afectados de manera directa por el incidente.

Este suceso, denominado por la historiografía como el “incidente del Melón de Panamá” (Palacios, 2002, p. 416) no sólo demostró la incapacidad del Estado de la Nueva Granada y el Estado de Panamá para controlar su territorio y brindar la seguridad necesaria para proteger el único ferrocarril interoceánico del mundo, sino que, además, reflejó que dicha debilidad se debía a una concepción ambigua sobre la soberanía y el ejercicio de la autoridad: los años que siguieron al incidente del melón fueron el escenario de fuertes debates sobre la responsabilidad del establecimiento del orden público en la región, entre el gobierno de la Nueva Granada y el de Panamá, mientras que el aumento de la presencia militar de los Estados Unidos contrastaba con los 500 hombres con los que contaba el ejército neogranadino para proteger todo el territorio y la inexistencia de su armada (Patiño, 2010, p. 117). Tres años después del incidente del melón de Panamá, la Nueva Granada se vio envuelta en una nueva guerra civil que duró unos cuatro años y profundizó la ambigüedad en la concepción de la soberanía y el ejercicio de la autoridad.

Aunque la historiografía tradicional recurre al incidente del melón de Panamá para responsabilizar a Estados Unidos de una actitud imperialista en América Latina, suele omitir el papel que ocuparon tanto la inestabilidad política de la Nueva Granada, su incapacidad para controlar el territorio y desarrollar infraestructura propia, y sumado a ello su prácticamente inexistente aparato coercitivo. Todos estos factores se conjugaron en un claro déficit de capacidades para dar respuesta

efectiva y oportuna a los retos determinados, de manera ineludible, por su posicionamiento geoestratégico.

Durante la segunda mitad del siglo XIX, el control de las rutas interoceánicas adquirió una relevancia mayor para las grandes potencias por varios motivos: primero, porque el proceso de industrialización se aceleró durante la segunda mitad del siglo XIX y de paso aumentó la complejidad del comercio internacional; segundo, porque el aumento de la competencia en el marco del Sistema Europeo de Estados arrojó como consecuencia la expansión global de los imperios industrializados. Francia, Gran Bretaña y Estados Unidos mostraron de manera reiterativa el deseo de ir un paso más allá del ferrocarril y construir un canal interoceánico que permitiera aumentar las ventajas del tránsito a través del istmo que logró ser finalizado por Estados Unidos sesenta años más tarde.

El Canal de Panamá y la definición de la soberanía

La idea de construir un canal interoceánico adquirió mayor relevancia durante la segunda mitad del siglo XIX, no sólo por el éxito del ferrocarril de Panamá sino porque en 1859 se iniciaron las obras para la construcción de un Canal en la península de Sinaí que conectaba el Mar Mediterráneo con el Mar Rojo y abrió una ruta marítima continua con destino al litoral oriental africano, al subcontinente indio y al resto de Asia. Con la inauguración del Canal del Suez en un Egipto recién separado del imperio otomano, la posibilidad de construir uno similar en América se hizo más atractiva.

Un grupo de empresarios franceses dio los primeros pasos y determinó que la ruta más viable para la construcción del Canal era precisamente por Panamá, ya que, siguiendo las indicaciones del cerebro de la construcción del Canal del Suez, Ferdinand de Lesseps, la ruta opcional que se planteaba por Nicaragua no permitía la construcción de un canal a nivel del mar. El mismo Lesseps asumió el liderazgo de la construcción del segundo canal artificial en el mundo y con los ojos puestos en el istmo de Panamá inició las obras en 1881. Estados Unidos vio con desconfianza que una compañía francesa emprendiera la obra y el ferrocarril, fundamental para el transporte de personal y materiales destinados al Canal, fue el primer punto de disputa. Al año siguiente, Lesseps tuvo que promover la compra del ferrocarril por parte de la compañía constructora del Canal, aunque

mantuvo la administración del mismo en manos de estadounidenses para disminuir la tensión diplomática.

Los efectos de la inestabilidad política en los Estados Unidos de Colombia pronto se convirtieron en un nuevo dolor de cabeza para el desarrollo de la obra. Tres años después de iniciadas las obras de excavación en el istmo un pequeño grupo armado atacó a un par de embarcaciones en el puerto de Panamá sobre el Pacífico y, aunque el incidente no tuvo mayores repercusiones en la obra, se constituyó en un precedente preocupante sobre el efecto de dicha inestabilidad política para los años siguientes. Un año después, en 1885, un pequeño grupo armado asaltó una embarcación propiedad del Canal y la llevó hasta la ciudad de Cartagena, donde la utilizaron para participar en el sitio a la ciudad.

En marzo de 1885 la situación en el istmo se agravó y los levantamientos en la ciudad de Colón y en la de Panamá dejaron en evidencia que ni los Estados Unidos de Colombia ni el mismo Estado de Panamá tenían la capacidad propia para someter los levantamientos de manera simultánea debido al insuficiente número de tropas disponibles para tal operación. El caos en el istmo llegó a su punto más complicado cuando, en medio de los enfrentamientos armados, un incendio arrasó con la ciudad de Colón a finales del mismo mes. Rafael Núñez, presidente de los Estados Unidos de Colombia, envió una expedición militar para retomar el control del istmo en lo que la historiografía nacionalista ha descrito como un acto de épica militar pero que, a la luz de la hipótesis belicista, es la vergonzosa caricatura de un Estado débil: las tropas se agruparon en Buenaventura, sobre el Pacífico, y ante la inexistencia de un cuerpo de armada, tomaron un pequeño carguero, lo artillaron, y sin provisiones suficientes tomaron rumbo al norte. Cuando las maltrechas tropas de Núñez llegaron a Panamá se encontraron que las tropas estadounidenses, facultadas por el tratado Mallarino-Bidlack ya habían desembarcado y habían iniciado operaciones para imponer el orden. Francia también envió un par de fragatas con instrucciones precisas de intervenir únicamente por solicitud de las autoridades francesas en el istmo. Como las tropas colombianas estaban en tan mal estado, en un principio los militares estadounidenses las confundieron con un grupo de rebeldes e impidieron el desembarco inmediato hasta que se aclaró el mal entendido. Días después, con el apoyo de militares estadounidenses, las tropas de Núñez capturaron a los líderes rebeldes y los ejecutaron en público. En la práctica, la intervención estadounidense permitió que Colombia reafirmara, por lo menos de manera formal, su autoridad sobre el istmo, situación que quedó revalidada con la expedición de una constitución colombiana en 1886 que abolió la concepción fragmentada de la soberanía y luego de medio siglo desconoció la autonomía política del istmo.

El capítulo panameño de la guerra civil colombiana de 1885 hizo más lento el proceso de excavación y, aunque no interrumpió la continuidad de las obras, sí generó preocupaciones entre franceses y estadounidenses sobre el orden en la región. Sin embargo, la guerra no era la mayor preocupación de Lesseps. La debilidad financiera de la obra se agravó en la medida en que descubrieron que los ajustes en los diseños, para conseguir un canal sin esclusas, requerían de mayores recursos que no lograron ser recaudados hasta que en 1888, siete años después de haber iniciado las obras, la compañía del Canal quebró y detuvo sus operaciones en el istmo.

El efecto de la Regeneración y la Guerra de los mil días

Los años que siguieron a la promulgación de la Constitución en 1886 estuvieron caracterizados por enfrentamientos de baja intensidad entre grupos irregulares mal apertrechados y mal entrenados pero que se propagó por gran parte del territorio. Para el cambio de siglo gran parte del territorio colombiano ya estaba metido en la llamada “Guerra de los mil días”. En el istmo, la nueva guerra permitió la movilización del programa separatista que se confundió en la compleja maraña de intereses que se tejió en el desarrollo de las confrontaciones y que llevaron a que Panamá fuera uno de los principales teatros de operaciones de la guerra.

Sin embargo, el contexto internacional cambiaba rápidamente y las condiciones que habían garantizado que Colombia mantuviera nominalmente el control político del istmo fueron desapareciendo poco a poco. A finales del siglo XIX, la disputa entre Gran Bretaña y Estados Unidos por el control del Caribe se había resuelto, en el terreno, en favor de la última, sobre todo después de la Guerra en Cuba, en 1898. En 1901, Estados Unidos y Gran Bretaña firmaron el tratado Hay-Pauncefote, en el que se renegociaron los acuerdos del tratado Clayton-Bulwer de 1850, se eliminó la prohibición para la construcción de guarniciones militares estadounidenses para la protección de la zona del futuro canal y en la práctica Gran Bretaña renunció a la competencia geopolítica interoceánica y Estados Unidos contó con vía libre para terminar el trabajo que los franceses dejaron a medias una década atrás. El tratado Hay-Pauncefote fue la base sobre la que Washington replanteó sus relaciones con Bogotá, su concepción estratégica sobre el resto del continente, y concretamente sus consideraciones sobre la soberanía del istmo. Con la posibilidad de desplegar de manera permanente una

base de poder real en Panamá perdió sentido el esquema de reconocimiento de la soberanía de la Colombia sobre Panamá.

La Guerra de los mil días terminó a finales de 1902 con la firma de los acuerdos de Neerlandia, Winsconsin y Chinácota. Aunque la guerra llegó a su final por el agotamiento de las partes en contienda, el Gobierno de Colombia obtuvo una victoria política reflejada en el mantenimiento de la unidad territorial que hizo valer incluso un año más tarde cuando ejecutó a Victoriano Lorenzo uno de los líderes guerrilleros panameños, quien amenazaba con desconocer los acuerdos de paz que, además, medio siglo después, fue reconocido como héroe nacional en Panamá. La victoria política del Gobierno colombiano también quedó plasmada en el mismo acuerdo de Wisconsin del que fue garante el Gobierno de los Estados Unidos. Aparte de garantizar, solo de manera formal, instrumentos que permitieran el monopolio de la coerción en manos del Estado colombiano, las discusiones sobre el Canal quedaron circunscritas una vez más al ámbito de jurisdicción del Congreso de la República sin que Panamá tuviera la posibilidad de intervenir por fuera de dicha institución.

Un año después de la firma del Acuerdo del Wisconsin un grupo de militares se sublevó en la ciudad de Colón y tomaron como prisioneros a los integrantes del Batallón Tiradores enviado hacía poco por el Gobierno colombiano ante los rumores de una posible incursión nicaragüense en el istmo, y otro grupo se apoderó de las armerías y fue arrestado el gobernador designado por el Gobierno colombiano. Los alzamientos del 3 de noviembre de 1903 dieron lugar a la aparición de una Junta de Gobierno que declaró la independencia. El grupo pluripartidista, con base en la ciudad de Panamá, que planeó los levantamientos y la conformación de la Junta de Gobierno había tenido en cuenta también que el éxito de dicha empresa dependía del visto bueno de los Estados Unidos que durante más de medio siglo había servido como principal respaldo al mantenimiento de la soberanía formal de Colombia en el istmo.

El proyecto separatista panameño fue visto con buenos ojos por amplios sectores estadounidenses dispuestos a revertir el esquema bilateral que había aparecido entre Washington y Bogotá. Algunos elementos permitieron que por primera vez Estados Unidos pensara seriamente en apoyar la aparición de un Estado completamente independiente en el istmo. En primer lugar, durante el cambio de siglo, Estados Unidos decidió renunciar a la construcción del Canal en Nicaragua y retomar el fracasado proyecto francés; segundo, el nuevo tratado Hay-Pauncefote, recientemente firmado con Gran Bretaña daba vía libre a una presencia militar más fuerte en el istmo; y tercero, la imposibilidad de llegar a un acuerdo con el

Gobierno colombiano para la construcción del Canal, fortaleció la posición negociadora de los separatistas en Panamá. En esta ocasión todos los huevos estaban en la misma canasta.

Se suele señalar que fue la Regeneración, y su agenda centralista, el motivo principal para que el nacionalismo panameño tuviera éxito y que, de hecho, el amplio periodo denominado 'federal' sirvió como condición para mantener la soberanía de la Nueva Granada en el istmo durante el siglo XIX. Esta posición desconoce la dimensión internacional del proceso de formación de Estados, determinante para la definición de la legitimidad y la soberanía. Otros, como Bushnell, señalan que la Guerra de los mil días contribuyó "indirectamente a la pérdida de Panamá" (2007, p. 217) con el argumento de que fue el caos desatado por la guerra el que facilitó el éxito de los separatistas, lo cual pasa por alto que éstos fueron derrotados militarmente por el Gobierno colombiano y que, por el contrario, uno de los resultados de la Guerra de los mil días, que luego se pudo corroborar durante más de un siglo, fue la derrota definitiva de los proyectos autonomistas dispersos en todo el territorio y el establecimiento de un modelo de Estado unitario con base en la Constitución de 1886.

Los separatistas panameños se vieron beneficiados fundamentalmente por los efectos del aumento de poder de los Estados Unidos y el desplazamiento paulatino de Inglaterra como centro del Sistema Internacional, lo cual se constituyó en un elemento de diferenciación con respecto a los variopintos proyectos separatistas del siglo XIX, que obtuvieron ventajas de la debilidad del Estado neogranadino pero no así en el sistema internacional que reconoció en la Nueva Granada la soberanía sobre el istmo. El levantamiento de 1903 fue en la práctica la reedición de levantamientos anteriores, especialmente el de 1885. La diferencia entre los dos eventos radicó en que la posición de Estados Unidos cambió sustancialmente en el lapso de veinte años, y como en el siglo XIX, los estadounidenses desembarcaron, pero esta vez contaban con mayor presencia de la Armada en las dos costas y sus relaciones con Bogotá no pasaban por su mejor momento. Los estadounidenses no reprimieron los levantamientos de 1903, y a partir de un cambio en la interpretación del tratado Mallarino-Bidlack, su presencia militar se convirtió en el principal factor de disuasión que garantizó la aparición definitiva de un Estado independiente en el istmo. Dos semanas después de la declaración de separación, la Junta de Gobierno de Panamá y Estados Unidos firmaron el acuerdo Hay-Bunau Varilla, que contenía básicamente los mismos puntos del tratado que el Congreso de Colombia se negó a ratificar con un elemento adicional: Estados Unidos se comprometía mediante la suscripción de ese tratado a la defensa de Panamá ante cualquier agresión externa. Colombia intentó, por varios medios, "retomar"

el control del istmo, incluso envió un cuerpo de Ejército de unos 2.000 hombres por vía terrestre que desistieron de su objetivo cuando fueron cayendo uno a uno víctimas de enfermedades tropicales propias de la selva del Darién. El precio que pagaron los separatistas a Estados Unidos por el servicio de disuasión frente a Colombia fue la entrega de la zona del Canal a perpetuidad. El 4 de mayo de 1904 el teniente Mark Brooke izó la bandera de los Estados Unidos en la zona del Canal y casi diez años después fue inaugurado oficialmente el Canal de Panamá.

La soberanía del Estado de Panamá

Al poco tiempo de la aparición del Estado en istmo de Panamá el servicio de disuasión que adquirió de los Estados Unidos demostró tener un efecto limitado. Colombia había discutido con Costa Rica durante todo el siglo XIX la delimitación de la zona de frontera en un conflicto tan complejo que llevó a que Costa Rica fuera uno de los promotores de la independencia de Panamá, incluso desde 1840. A partir de 1904, Panamá asumió el problema de la frontera con Costa Rica sobre la herencia de las posiciones neogranadinas del siglo XIX, por lo que el diferendo se mantuvo latente y en 1914, por solicitud de las partes, Estados Unidos arbitró la disputa y delimitó la frontera a través del fallo White. Panamá y Costa Rica acataron con ambigüedad el resultado del fallo, la tensión se mantuvo en la frontera y entre febrero y marzo de 1921 se enfrentaron en la Guerra del Coto. En suma, los combatientes panameños y costarricenses no sumaron más de 200 hombres armados con machetes y pocas armas de fuego en el teatro de operaciones del Pacífico en el que terminaron imponiéndose los panameños. En el teatro del Caribe, Costa Rica llegó a emplear cerca de 1000 hombres ante lo que los cuerpos policiales de Panamá no tuvieron una opción diferente a la de retroceder. La guerra terminó cuando Estados Unidos hizo presencia en la zona mediante el acorazado Pennsylvania y exigió a las partes cumplir con el fallo de 1914 y poner fin a las hostilidades. Ese mismo año Colombia y Estados Unidos firmaron el tratado Urrutia-Thompson mediante el cual el Gobierno norteamericano reconoció una indemnización al Gobierno colombiano por la separación de Panamá y Colombia se vio obligado a reconocer la independencia del istmo y a arreglar el diferendo fronterizo con la tutela de Estados Unidos, hecho que se consumó diez años más tarde con la firma del tratado Victoria-Vélez.

Panamá apareció como un Estado débil, cuya legitimidad estuvo ligada, desde un principio, con el reconocimiento internacional de los Estados Unidos y con el servicio de disuasión contratado a partir de la negociación sobre el Canal de

Panamá. De hecho, el único cuerpo de Ejército con el que contaba era el Batallón Colombia que había apoyado la sublevación de 1903 pero que fue desmantelado durante los primeros años de separación porque el gobierno civil temió que los oficiales pudieran efectuar un golpe de Estado. Por otra parte, Estados Unidos exigió que Panamá limitara sus armas de fuego de largo alcance, por lo que las pocas que había en el istmo se encontraban de manera ilegal en manos de particulares. La delimitación de sus fronteras terrestres fue definida casi que de manera directa por los Estados Unidos, lo que, durante la primera mitad del siglo XX, sirvió como catalizador de un sentimiento antiestadounidense en un amplio sector la sociedad que se manifestó, sobre todo, durante los años 50, cuando mediante protestas lograron visibilizar internacionalmente la cuestión sobre la soberanía de la zona del Canal que se sintetizó en el reclamo de la presencia de la bandera de Panamá. El aumento de la presencia militar de Estados Unidos en la zona del Canal durante la Segunda Guerra Mundial fue el principal detonante de las manifestaciones nacionalistas de las décadas de los sesenta y setenta.

En 1962, el acuerdo Chiari-Kennedy, estableció la creación de una comisión que resolvería la disputa y ésta estableció la obligación de izar la bandera de Panamá junto a la de Estados Unidos en las instalaciones civiles de la zona del Canal. La idea de izar las dos banderas al tiempo no resolvió el conflicto sino que, al parecer, lo agravó. Durante la primera semana de enero de 1964 un grupo de manifestantes, en su mayoría estudiantes, exigió que fuera izada la bandera panameña en algunos sitios civiles donde sólo aparecía la bandera estadounidense. Las manifestaciones se transformaron en enfrentamientos violentos, que la Guardia Nacional panameña rehusó controlar, especialmente en la frontera entre la Ciudad de Panamá y la zona del Canal y contra establecimientos comerciales propiedad de estadounidenses en la ciudad. Las autoridades estadounidenses de la zona del Canal tomaron la decisión de movilizar tropas de Infantería del comando sur para contener las protestas y la protesta estudiantil al cabo de unos días se transformó en un enfrentamiento de fuego cruzado en el que murieron unas veinte personas y varios cientos resultaron heridas.

Los sucesos de lo que luego se conoció como “el día de los mártires” se constituyeron en un serio revés para Estados Unidos en el contexto internacional: el Gobierno de Panamá rompió relaciones con Estados Unidos, mientras que Gran Bretaña y Francia, en plena descolonización de África, condenaron la actitud de Estados Unidos, y el presidente de Egipto, Gamal Abdel Nasser, que nacionalizó el Canal del Suez, en 1956, invitó al Gobierno panameño a nacionalizar el del istmo. En plena guerra fría, Estados Unidos se vio obligado a iniciar un diálogo con Panamá que permitiera solucionar el conflicto y recuperar parte del capital

político perdido en el ámbito internacional, lo que se concretó en la declaración Johnson-Robles que abrió el espacio para la renegociación del Tratado Hay-Banau Varilla de 1903.

La compleja negociación tardó más de diez años hasta que en 1977 se firmó el tratado Torrijos-Carter. De nuevo los cambios en el sistema internacional fueron el mecanismo elegido por Panamá para redefinir su soberanía. El principio wilsoniano de la libre autodeterminación de los pueblos, promovido por Estados Unidos desde el final de la Primera Guerra Mundial y sobre el cual se construyó el sistema internacional durante la segunda mitad del siglo XX fue la principal herramienta que le permitió a Panamá superar el esquema de la garantía a su soberanía con la tutela de un Estado más poderoso para pasar a un modelo en el que nacionalismo e internacionalización le permitieron aprovechar los errores militares de Estados Unidos. En virtud de lo dispuesto por el tratado Torrijos-Carter, Panamá asumió la propiedad y administración del Canal desde el año 2000, pero dicho proceso estuvo acompañado por una disminución sustancial de la presencia militar permanente de Estados Unidos en el istmo que garantizaba la defensa del Canal.

Nuevamente un cambio en el sistema internacional le permitió a Panamá renegociar los criterios de reconocimiento de su legitimidad sin contar con mecanismos propios de definición de poder. Esta vez, el principio de la libre autodeterminación de los pueblos, consignado en la Carta de las Naciones Unidas, llevó a Panamá a obviar la ruta del fortalecimiento institucional y la acumulación de poder, una estrategia que en pleno siglo XXI, el Estado de Panamá aún utiliza para garantizar que nunca tendrá Fuerzas Militares.

Conclusión

A la luz de la hipótesis belicista, el Estado panameño ha sido una experiencia evidentemente débil cuya legitimidad y subsistencia ha estado estrechamente ligada al sistema internacional. Este esquema ha derivado en una alta dependencia de Panamá frente a la estabilidad del orden internacional, por lo que su supervivencia depende de un elemento tan incierto como el mantenimiento del orden internacional establecido luego de la Segunda Guerra Mundial. Esto significa que Panamá es un Estado que no está realmente preparado para cambios abruptos en el sistema internacional, tales como el narcotráfico y las economías ilícitas a las que creen que pueden responder a partir de cuerpos de Policía que renuncian a cualquier capacidad de respuesta estratégica.

El 14 de mayo de 2011 una banda de piratas marítimos fuertemente armados asaltó una embarcación en el golfo de Urabá (Colombia) a pocos kilómetros del Canal que conecta a los océanos Pacífico y Atlántico. En un principio, esto fue interpretado como hecho aislado de delincuencia común, pero tras varios meses, las investigaciones de los cuerpos de inteligencia colombianos comenzaron a arrojar pistas de lo que sería un fenómeno más complejo: la embarcación asaltada transportaba varios kilos de cocaína y pertenecía a una banda de narcotraficantes colombianos conocida como ‘Los urabeños’, mientras los piratas, que asesinaron a los narcotraficantes colombianos y se quedaron con la cocaína, han sido asociados con una banda criminal de origen panameño.

Este episodio, que se parece mucho a los relatos de piratería del siglo XVII, es sólo una de las manifestaciones de las amenazas que afronta Panamá en el contexto contemporáneo y, de paso, América Latina. La aparición y construcción del Estado de Panamá en el istmo no ha logrado traducirse de manera clara en un mayor control del territorio, lo que supone una amenaza estratégica para el continente americano. Tanto su posición geográfica como la infraestructura desarrollada alrededor de la comunicación entre el Atlántico y el Pacífico son dos elementos que exigen de la construcción de instituciones fuertes que permitan que las oportunidades no se conviertan en amenazas como ha quedado en evidencia a lo largo de los últimos cuatro siglos.

El asunto del Canal de Panamá ha servido como punto de partida para la aparición de múltiples debates alrededor de la soberanía de los Estados en América Latina y el papel de Estados Unidos en la región. Las transformaciones en la concepción de territorialidad y soberanía en Panamá son una muestra del complicado camino que asumen los Estados débiles que ante las deficiencias de fuentes reales de poder dependen del contexto internacional para garantizar su propia supervivencia. En un ambiente de cambios geopolíticos azarosos, la vulnerabilidad de dichos Estados aumenta.

El estudio sobre la concepción de la soberanía en el istmo arroja preocupaciones alrededor del papel de los Estados latinoamericanos y su propia concepción geoestratégica. Aunque Colombia cuenta con una condición geográfica de carácter interoceánico, posee una porción mayoritaria dentro del mar Caribe, y es la puerta de salida de Venezuela hacia el Pacífico y de Ecuador, Perú y Bolivia hacia el Atlántico, no posee ni la infraestructura necesaria ni los recursos militares suficientes para dar respuesta a los retos estratégicos que esta condición supone. Colombia no ha logrado superar el escenario geoestratégico al que se enfrentó la Nueva Granada durante el siglo XIX y, en este sentido, su aprovechamiento de

las oportunidades que le brinda el contexto geográfico ha sido deficiente hasta el momento. Muestra de ello es que, por ejemplo, el tránsito por el río Atrato, una de las rutas de conexión entre el Atlántico y el Pacífico, identificada desde hace varios siglos atrás, es más usada por los grupos de narcotraficantes y contrabandistas que por el Estado.

Por otra parte, si bien es cierto que Panamá ha ‘heredado’ la infraestructura y se está preparando para llevar a cabo la ampliación del Canal, no cuenta con la capacidad propia para brindar la seguridad que requiere uno de los principales puntos para el comercio internacional. Administrar el Canal supone retos estratégicos más allá de la logística y el recaudo de peajes. A partir de 1990, y tras la caída del dictador Manuel Antonio Noriega, Panamá ha asumido un proceso de transformación del Estado, especialmente de sus capacidades coercitivas. Partiendo de un temor similar al que llevó a los primeros gobernantes a dismantelar el batallón Colombia en 1904, el retorno de la democracia trajo consigo el dismantelamiento del Ejército. Durante las últimas décadas, Panamá ha reorganizado su aparato coercitivo con base en la creación de cinco cuerpos de Policía: la Policía Nacional, el Servicio Marítimo Nacional, el Servicio Aéreo Nacional, el Servicio de Protección Institucional y el Servicio Nacional Fronterizo. La pregunta recurrente es si estos cuerpos de Policía son suficientes o no para garantizar la seguridad del Canal y, más aún, para garantizar el modelo de defensa de su soberanía construido sobre la base del tratado Torrijos-Carter, sobre todo, si se tiene en cuenta que el sistema internacional que permitió la aparición de dicha concepción de soberanía se desmorona lentamente y amenazas tan complejas como el narcotráfico han desbordado a los cuerpos de Policía, como en el caso de México.

Referencias

- Araúz, C. & Tello, A. & Figueroa, A. (2006). *Manual de historia de Panamá*. Panamá: Litho Editorial Chen.
- Bushnell, D. (1999). *Colombia: una nación a pesar de sí misma*. Bogotá: Planeta.
- Centeno, M. (2002). *Blood and debt: ar and the Nation-State in Latin America*. Pennsylvania: Pennsylvania State University.
- Lemaitre, E. (1993). *Panamá y su separación de Colombia*. Bogotá: Amazonas Editores.
- Kennedy, P. (1998). *Auge y caída de las grandes potencias*. Barcelona: Plaza & Janés.
- Méndez, I. (1980) Azul y Rojo: Panama's Independence in 1840. *The Hispanic American Historical Review*. V. 60 (2), 269-293.

- Palacios, M. (1995). *Entre la legitimidad y la violencia: Colombia 1875–1994*. Bogotá: Norma.
- Palacios, M. & Safford, F. (2002). *Colombia: país fragmentado, sociedad dividida*. Bogotá: Norma.
- Patiño, C. (2010). *Guerra y construcción del Estado en Colombia 1810-2010*. Bogotá: Universidad Militar Nueva Granada–Debate.
- Patiño, C. (Ed.) (2012). *Estado, guerras internacionales e idearios políticos en Iberoamérica*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Pérez, T. (2010) *Elegía criolla. Una reinterpretación de las guerras de independencia hispanoamericanas*. México: Tusquets.
- Rieff, D. (2012). *Contra la memoria*. Bogotá: Debate.
- Silva, M. (2012). Entre la unidad y la fragmentación: la ciudad-provincia en la formación de los Estados latinoamericanos. *Analecta Política, II* (3), 79 – 98.
- Tilly, Ch. (1992). *Coerción, capital y los Estados europeos 990 – 1990*. Madrid: Alianza.