

RESEÑAS

OBRAJE Y OBREROS EN LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ

The Canal Builders: Making America's Empire at the Panama Canal

Julie Greene

New York: Penguin Books, 2009, 388 p.

La obra *The Canal Builders: Making America's Empire at the Panama Canal*, de Julie Greene, es una exploración histórica de los diversos grupos que participaron en la construcción del Canal de Panamá a principios del siglo xx. Greene, profesora de historia de los Estados Unidos en la Universidad de Maryland, sostiene que el proyecto del Canal ejerció un papel fundamental en la gestación de una nueva identidad nacional en Estados Unidos, al armonizar la ideología social del llamado «movimiento progresista» con la noción de expansión hacia el extranjero. Esta nueva visión generó una efusión de confianza en lo que se interpretó entonces como la singular grandeza del carácter y civilización norteamericanos. Como resultado, el Canal de Panamá se convirtió en superlativo símbolo de un naciente poder nacional, forjando la percepción doméstica de que el modelo estadounidense de imperio representaba una alternativa superior a los equívocos sistemas coloniales de una Europa despótica. El triunfo nacional que constituyó la construcción y puesta en marcha del Canal demostraba tajantemente que los norteamericanos habían superado a los europeos. No obstante, los que realmen-

te proporcionaron su trabajo, sudor y a veces hasta sangre en la construcción del proyecto fueron olvidados al completarse la obra, anomalía histórica que ha perdurado hasta el presente. El propósito principal de Greene, por lo tanto, es resucitar las vidas y el aporte de quienes contribuyeron a consumir el proyecto, vinculándolos sincrónicamente a las tensiones y dinámicas de la Era Progresista en Estados Unidos que engendró su participación.¹

Para lograr este objetivo, Greene no se ocupa de los aspectos técnicos de la empresa que, por costumbre, han dominado la literatura. En cambio se dedica a explorar el lado humano del proyecto. Su punto de partida es una observación de George Washington Goethals, tercer ingeniero jefe de la construcción y el de mayor duración, quien posteriormente manifestó que «fueron las dimensiones humanas, no las tecnológicas o científicas del proyecto [que resultaron ser] las más espinosas». Por ende, Greene dedica su análisis a una reconfiguración meticulosa de las experiencias individuales y colectivas de protagonistas a todos los niveles de la jerarquía laboral. He allí la esencia de su estudio.

La obra trata inicialmente de las cabezas de la operación — tanto de Goethals y su menos exitoso dúo antecesor, como de los ingenieros y gerentes que enfrentaron las exigencias del terreno tropical, diseñaron las requeridas innovaciones y resolvieron el problema trascendental de la disponibilidad de mano de obra. Luego rehabilita a los peritos y técnicos norteamericanos de raza blanca que operaron las grúas, condujeron los trenes, supervisaron la fuerza laboral, fiscalizaron las inversiones y dirigieron las operaciones diarias. Y después explora la colaboración de la masa obrera caribeña de color, en su mayoría súbditos de las islas británicas y francesas, que fueron reclutados para realizar, a pico y pala, la ardua excavación entre dos océanos y ejecutar el sinfín de tareas manuales que mantuvieron a flote la empresa durante más de una década. Finalmente, se ocupa de los obreros de

¹ Los historiadores norteamericanos generalmente sitúan la Era Progresista (en inglés, *Progressive Era*) en Estados Unidos dentro de un período relativamente flexible que va desde la última década del siglo XIX hasta después de la Primera Guerra Mundial — más o menos de 1895 a 1920. El «progresismo» (o, tal vez, «progresivismo») fue un movimiento netamente autóctono. La época se destacó por la notable influencia de una creciente clase media que convocó al país a un programa de progreso moral, ético y social arraigado en el excepcionalismo democrático norteamericano, la rectitud protestante, la benevolencia del estado, el optimismo científico y un «consolidacionismo» dirigido a organizar a la sociedad dentro de grandes estructuras corporativas. Su doctrina se enfrentó al individualismo y autosuficiencia tradicionales de la población. La clase media progresista impugnó tanto los excesos de la clase capitalista adinerada como la intemperancia de la incipiente clase obrera norteamericana. La era abarca, como mínimo, las presidencias de William McKinley (1897-1901), Theodore Roosevelt (1901-1909), William Howard Taft (1909-1913) y Woodrow Wilson (1913-1921).

España y del sur de Europa que fueron movilizados para aumentar lo que se consideraba la baja productividad de los caribeños.

La importancia de su enfoque sobre la dimensión humana se revela precisamente en esta intersección crucial entre gerencia y mano de obra. Al establecerse nóminas disparejas para trabajadores de «oro» y de «plata», emergen tanto las realidades sociales de la época como la enormidad de la misión.² Asimismo, es claro que un sistema diseñado desde sus inicios para distinguir entre niveles de pericia laboral fue paulatinamente transformado en una jerarquía racializada que deparó a los ciudadanos norteamericanos de raza blanca en la nómina de oro notables ventajas sobre los «otros» en condición subalterna que integraban la nómina de plata. Es especialmente aleccionadora la dinámica que se desarrolló entre los intersticios de este orden jerárquico. Dos instancias sirven de ejemplos.

Primero, aunque los obreros españoles y del sur de Europa eran antropológicamente blancos, no eran ciudadanos norteamericanos ni de estirpe anglosajona ni tampoco ejercían funciones de elevada competencia técnica. En consecuencia, fueron puestos en la nómina de plata, lo cual generó amplia desafección e inconformidad. Los vínculos de los españoles con el movimiento anarquista laboral pronto se tradujeron en una serie de huelgas y disturbios que lograron la concesión de algunos privilegios reservados habitualmente a los norteamericanos blancos. Sin embargo, esto no satisfizo las demandas de los inconformes. Sucesivas contrariedades mitigaron los pretendidos incrementos de la productividad de los españoles, ocasionando su eventual reemplazo — irónicamente por los mismos caribeños «ineficientes» a quienes originalmente habían reemplazado. La política de contratación de mano de obra había dado un giro de 180 grados.

Segundo, una incertidumbre sociocultural parecida se cernía sobre el status de un número relativamente pequeño de ciudadanos norteamericanos de ascendencia africana que trabajaban en el Canal y que, por su color, eran frecuentemente confundidos con los caribeños. El problema radicaba en que no solo eran ciudadanos de Estados Unidos, sino que también solían ejercer funciones de mayor envergadura técnica que aquellas que realizaban los nativos de las islas. En estas circunstancias, los norteamericanos de raza negra habitaban una imprecisa tierra

² Tal como implican los términos, la gerencia (constituida por el gobierno norteamericano) pagaba a los obreros de «oro» en moneda de oro, mientras que a los de «plata» se les pagaba en plata. Los de oro también recibían una serie de beneficios que no se ofrecían a los de plata. La dirección justificaba este esquema como una forma de reducir los enormes costos laborales. Además, los de plata se agrupaban en subcategorías adicionales para efectos salariales.

de nadie dentro del sistema racial de salarios. Mientras la lógica del argumento español en pro de la nómina de oro se fundamentó, en parte, sobre bases raciales, los afronorteamericanos pusieron de presente sus derechos como ciudadanos. En forma muy similar a lo acontecido con los ibéricos, la gerencia decidió mantener a los afronorteamericanos en la nómina de plata, pero al mismo tiempo les otorgó beneficios no monetarios que atendieron a medias sus protestas. Con gran perspicacia, Greene examina ambigüedades como éstas para mostrar las complejidades y contradicciones del trasfondo progresista de la gran empresa constructora.

Más allá de la diversidad obrera, la autora investiga dos elementos adicionales de peso: el sistema judicial y penitenciario que se instituyó para disciplinar a la fuerza laboral y el papel de las mujeres, tanto norteamericanas blancas como caribeñas de color, quienes fueron reclutadas para funciones específicas, por ejemplo, enfermeras estadounidenses, o inducidas a unirse a sus esposos o compañeros en el área del Canal. Estas últimas ponen de manifiesto la dinámica experimental típicamente aplicada por la gerencia en cuestiones de personal. Por percibirse la Zona del Canal como sumamente peligrosa, al principio se decidió desalentar a aquellas mujeres que solicitaban establecerse con sus cónyuges. Sin embargo, la gerencia se dio cuenta con el tiempo que la presencia femenina tendía a civilizar y apaciguar una fuerza laboral de tendencia fogosa y, de repente, cambió de política, estimulando activamente la afluencia femenina, tanto de norteamericanas como de extranjeras y locales, en los campamentos y domicilios.

Greene también explora las fronteras porosas entre un Panamá cada día más nacionalista y una Zona del Canal bajo jurisdicción norteamericana, con las correspondientes tensiones entre, por un lado, el gobierno estadounidense, el liderazgo de la zona y la fuerza laboral multinacional y, por otro, el gobierno panameño y los propios naturales de la región. La tirantez alcanza su punto máximo en los motines de Cocoa Grove de 1912.³ Igualmente, la autora describe los anteriores esfuerzos del Presidente Theodore Roosevelt por desprender el istmo de Panamá de la República de Colombia, primero a través de negociaciones con el Senado colombiano y luego apoyando una facción panameña independentista que el propio primer mandatario había ignorado antes que dichas negociaciones frac-

³ Los motines de Cocoa Grove fueron el resultado de tensiones nacionalistas y raciales que afloraron en 1912, cuando empleados norteamericanos de la Zona del Canal que celebraban la independencia de los Estados Unidos el 4 de julio en la Ciudad de Panamá causaron disturbios. La policía panameña tuvo que recurrir a la fuerza para restaurar el orden.

saran a finales de 1903. La suma de estas discordias permite a Greene plasmar «la manera en que diversas visiones, expectativas, esperanzas, sueños y realidades se enfrentan los unos contra los otros».

Con todo, el hilo conductor de *The Canal Builders* es la flamante visión progresista de la nación norteamericana. Se palpa en la evidencia documental la fe tenaz de los protagonistas en la indiscutible benevolencia de la intervención estatal y del control científico de la población y el ambiente, reflejada en las múltiples reflexiones de políticos, reformadores, periodistas, turistas y viajeros que visitaron la obra en marcha y aclamaron la naciente gloria de su patria. Desde nuestra más curtida perspectiva moderna, la efervescencia optimista que arroja la época es a la vez asombrosamente persuasiva y puerilmente ingenua. Esta capacidad de evocar emociones paradójicas en el lector demuestra claramente el talento de Greene como historiadora – nos conduce hábilmente a un momento en que Estados Unidos, en términos internacionales, entraba en plena adolescencia, con todas las incoherencias que la fase implica.

Greene emplea como técnica historiográfica lo que llama el método «transnacional», que realza la circulación de pueblos, ideas y capital, a la vez que trasciende fronteras nacionales. De este modo, integra las historias domésticas de la industrialización, el desarrollo de la clase obrera y el fortalecimiento del aparato estatal a los esfuerzos del país por fundar un imperio que abarca factores foráneos como el nacionalismo panameño y la mano de obra multinacional, sin obviar que constituyen el corazón de la narrativa las repercusiones económicas, políticas, militares y culturales de la gran gesta del Canal sobre la misma nación norteamericana. En términos historiográficos, Greene se considera parte de la «nueva historia imperial», una escuela analítica que ha surgido en los últimos años en ciertos círculos académicos estadounidenses. La «nueva historia imperial» investiga las formas en que, a principios del siglo xx, Estados Unidos refutó toda calificación de «nación imperial» y en su lugar elaboró un discurso nacional que, por un lado, negaba intenciones o consecuencias coloniales, mientras por el otro despegaba como nuevo poder mundial y acumulaba territorios extranjeros. Con su obra, Greene busca rectificar la aparente negligencia de la propia «nueva historiografía imperial», que ha examinado minuciosamente la mediación norteamericana en México, Cuba, Puerto Rico, Hawai y las Filipinas, sin reconocer la centralidad contemporánea del Canal de Panamá.

El texto de Greene aporta un nuevo enfoque de la época, que contrasta con los más conocidos estudios de David McCullough y Eduardo Lemaitre, que impe-

ran en la literatura sobre el Canal en América Latina. En el primero, *The Path Between the Seas: The Creation of the Panama Canal 1870-1914* (New York: Simon and Schuster, 1977) el historiador norteamericano recalca los aspectos tecnológicos, científicos y empresariales del fracasado sueño francés del siglo XIX y del exitoso proyecto norteamericano de principios del siglo XX, añadiendo también un análisis extenso de los vaivenes internos de la política norteamericana. En el segundo, el autor colombiano de *Panamá y su separación de Colombia: Una historia que parece novela* (Bogotá: Biblioteca Banco Popular, 1971) destaca lo que llama el «dolor, frustración y vergüenza» de su nación ante la secesión de Panamá facilitada por Estados Unidos. Explora en detalle los antecedentes franceses y los múltiples esfuerzos posteriores de negociadores colombianos por llegar a un acuerdo de beneficio mutuo con los estadounidenses. Contrario a las investigaciones de Greene y McCullough, Lemaitre no persigue la exitosa construcción del canal en sí, sino que concluye su relato con la independencia panameña.

A mi juicio, *The Canal Builders* logra los objetivos primordiales que se propone. Inundan la narrativa el orgullo y optimismo de una joven nación que se suma al gran espectáculo global que antecede a la Primera Guerra Mundial y, en el proceso, se autodefine con nuevos ojos. Greene demuestra diáfananamente que hubo un Estados Unidos antes del Canal y otro después. De forma muy parecida a la mitología nacional asociada con la frontera del Oeste estadounidense en el siglo XIX, los norteamericanos vieron en el Canal de Panamá la verificación de un destino excepcional.⁴ Para ellos, un paisaje tropical despoblado y enfermizo fue transformado en una maravilla de utilidad y civilización. Que los franceses hubiesen fracasado rotundamente solo décadas anteriores magnificaba la satisfacción nacional — el Nuevo Mundo había superado al Viejo. Este arrebató de adulación propia culminó con la vasta concurrencia que asistió a la Exposición Internacional Panamá-Pacífico, que se celebró en San Francisco en 1915, poco después de darse al servicio el Canal.

De manera parecida, Greene resuscita exitosamente a aquellos que laboraron para unir el Caribe y el Pacífico. Gracias a sus esfuerzos, subalternos amorfos previamente ignorados dejan de ser una nota de pie histórica. Sobresalen las dimensiones humanas del proyecto: reclutamiento, disciplina, cesantía, confrontación,

⁴ Ver sobre todo “The Significance of the Frontier in American History”, ensayo ampliamente reproducido del reconocido historiador Frederick Jackson Turner, publicado por vez primera en 1893.

negociación, adaptación, peligro, rutina, cotidianidad – y trabajo, trabajo y más trabajo. Es patente que la magna obra de la construcción va más allá de los diseños y actividades de una reducida élite política y militar estadounidense. Contribuyen también panameños, caribeños, españoles, mediterráneos, blancos, negros, orientales – tanto mujeres como hombres. Aunque los funcionarios principales solían retratar a la empresa como arquetipo de la eficiencia norteamericana, Greene hace hincapié en que el sistema fue «fuertemente puesto a prueba» y que «a veces se desarmaba por completo».

A pesar de sus indudables logros, *The Canal Builders* en ocasiones tiende a diluir las aspiraciones tanto de la administración como de la voluntad nacional. Por ejemplo, el lector se lleva la impresión de que el proyecto se fue elaborando premeditadamente con el fin de producir un régimen de opresión racial. Sin embargo, Greene no establece distinciones entre las actitudes raciales contemporáneas del Sur y del Norte de los Estados Unidos, ni tampoco examina cómo éstas se manifestaron en la Zona del Canal. Mas su evidencia muestra que el ingeniero en jefe Goethals y sus colegas rechazaron de frente la política al estilo «Jim Crow», que caracterizaba a la región sureña en aquella época, y pretendieron aplicar en el terreno laboral interpretaciones raciales «más avanzadas».⁵ No era su intención oprimir. Al contrario, quisieron acomodar las cuestiones de raza dentro de lo que se comprendían como parámetros permisibles de una «ilustrada» época progresista.

Por tanto, propongo una ligera revisión a un análisis casi impecable. En resumen, Greene a veces fusiona resultado y proceso. En vez de interpretar sucesos como los motines de Cocoa Grove, las huelgas de los obreros españoles, el malestar laboral entre los caribeños o la supuesta sobredosis de disciplina carcelaria como indicios de un desmoronamiento total del proyecto o de «fracasos» del liderazgo del Canal, debemos entender estos episodios como parte integral de una dialéctica perpetua de disposición, negativa y acomodo inherente a cualquier relación política o laboral en el campo organizativo. Si las espinosas relaciones entre Panamá y Estados Unidos o los desafíos constantes de la fuerza laboral en realidad hubiesen desarmado y frenado la empresa, a lo francés de antaño, Greene enton-

⁵ La política al estilo «Jim Crow» se refiere a las actitudes y políticas raciales que prevalecían en las estructuras legales y costumbres del Sur de los Estados Unidos después de la época de «reconstrucción» que siguió a la Guerra Civil de 1861-1865. Se empleaban la violencia oficial y extraoficial para imponer una rígida segregación racial. El sistema se asemejaba al *apartheid* que posteriormente se implantó en Suráfrica.

ces tendría razón en su aseveración de fracaso o desmoronamiento total. Pero el proyecto debe considerarse en su totalidad. Estas cosas no ocurrieron. Dentro de las posibilidades y limitaciones de la época, se ejecutó la misión con éxito. No obstante, esta reflexión no es más que un punto menor cuando se compara con el excelente producto final. Porque constituye una indudable y magistral victoria historiográfica que los otrora olvidados obreros que fabricaron el Canal hayan vuelto a habitar entre nosotros. Y, a fin de cuentas, es precisamente eso lo que ha querido celebrar Julie Greene.

RENÉ J. SILVA
Florida International University