

## De ciudadanos a ‘nativos’: Las políticas tropicales de despoblamiento en la Zona del Canal de Panamá.

Marixa Lasso

**Resumen:** Este ensayo analiza la relación entre las ideas de los estadounidenses con respecto a los panameños nativos y el despoblamiento de la Zona del Canal de Panamá. Sostiene que el despoblamiento de la región fue facilitado por una retórica política que categorizaba a los ciudadanos de la República de Panamá, la mayoría de los cuales eran negros, como “nativos”. Una vez lograda esta transformación ideológica, fue más fácil llevar a cabo las políticas de despoblamiento que alteraron para siempre el paisaje de la Zona del Canal, mediante la conversión de lo que anteriormente había sido una de las regiones más densamente pobladas del país, en un paisaje selvático.

**Palabras clave:** Historia ambiental, Canal de Panamá, ciudadanía, Zona del Canal, población

**Abstract:** This essay looks at the relationship between US ideas about Panamanian natives and the depopulation of the Panama Canal Zone. It argues that political rhetoric facilitated regional depopulation by re-characterizing Panama’s republican citizens, most of whom were black, as “natives.” Once this ideological transformation took place, it became easier to enforce depopulation policies that forever altered the Canal Zone landscape by converting what had previously been one of the most densely populated regions of the country into a jungle landscape.

**Keywords:** Environmental history, Panama Canal, citizenship, Panama Canal Zone, population

## Introducción

Los nativos tienden a jugar dos papeles en las narrativas de la modernización. Figuran como víctimas que se resisten—con o sin éxito— a las olas de cambio, o como obstáculos primitivos que necesitan ser eliminados o reformados para que se produzca la modernidad. En este caso, exploro una tercera opción: la transformación de personas modernas en “nativos” porque su raza y ubicación geográfica no se ajustan a los conceptos aceptados de la modernidad<sup>1</sup>. La modernidad, según Michel-Rolph Trouillot, es tanto blanca, como europea o americana. Según este concepto, las personas negras del trópico no caben cómodamente en el rol de actores modernos. Basándose en el trabajo de historiadores que han explorado el impacto del racismo ambiental en las comunidades vulnerables que no son blancas, este ensayo examina las consecuencias medioambientales de las narrativas de la modernidad que no incluyen la historia de la gente negra que vive cerca de grandes proyectos de infraestructura como el Canal de Panamá<sup>2</sup>.

Así como otros ensayos de este Foro, este trabajo analiza cómo la narrativa triunfalista de la conquista de la naturaleza vinculada con la construcción del Canal de Panamá coadyuvó a minimizar los complejos procesos sociales y ambientales que acompañaron su construcción y operación<sup>3</sup>. En particular, analiza la contradicción entre las afirmaciones de Estados Unidos con respecto a traer la modernidad a un lugar tropical primitivo y las políticas de la Comisión del Canal Istmico que privaron a este espacio de su propia modernidad al transformar en una selva despoblada lo que había sido una zona densamente poblada con una compleja historia económica, urbana y política moderna. En este proceso, los pobladores, en su mayoría negros, que vivían alrededor del canal no sólo perdieron sus tierras, sino también su identidad como ciudadanos republicanos y su papel como protagonistas de la Edad del Acero. Este artículo sostiene que estos procesos no se pueden entender el uno sin el otro.

---

1. Michel-Rolph Trouillot, *Silencing the Past: Power and the Production of History* (Boston: Beacon Press, 1997), 70–106. Véase también: Fernando Coronil, “Beyond Occidentalism: Toward Non-imperial Geohistorical Categories,” *Cultural Anthropology* 11 (1996): 51–87

2. Carolyn Merchant, “Shades of Darkness: Race and Environmental History,” *Environmental History* 8 (2003): 380–94; Mark Carey, “Latin American Environmental History: Current Trends, Interdisciplinary Insights, and Future Directions,” *Environmental History* 14 (2009): 221–52.

3. David McCullough, *The Path Between the Seas: The Creation of the Panama Canal, 1870–1914* (New York: Simon & Schuster, 1977).

## Antes del desdoblamiento

La transformación de ciudadanos panameños en nativos tuvo importantes consecuencias ambientales. Fue el primero de una serie de pasos que llevaron al Presidente de los Estados Unidos, William Howard Taft, a emitir la Orden Ejecutiva de 1912 que forzó a aproximadamente 40 mil personas a abandonar sus pueblos, casas y campos, y que transformó radicalmente el paisaje de la Zona del Canal. Es importante recordar que en el momento que se dio la orden de desdoblamiento, la Zona del Canal no asemejaba en nada el área ligeramente poblada de selva, bases militares y asentamientos civiles dispersos que caracterizarían su paisaje futuro (ver figuras 1 y 2 del ensayo de Carse y Keiner).

Al contrario: en 1912 la Zona del Canal era una de las zonas más densamente pobladas de Panamá. Según el censo de 1912, en esta área de 553 millas cuadradas vivían 61,279 personas. En comparación, Chiriquí, que era la provincia más poblada de Panamá y tenía una superficie aproximadamente cinco veces mayor que la Zona, contaba con 63,364 habitantes en 1911. El total de la población de Panamá según el censo de 1911 era de 427,176 personas. Por ende, en la Zona vivía el catorce por ciento de la población del país, en un área de menos del dos por ciento de la superficie geográfica nacional. La mayor parte de la gente en la Zona vivía en cuarenta y un poblados construidos a lo largo del ferrocarril de Panamá, a los que en la época se les llamaba “towns of the line” (“pueblos de la línea”). Los más grandes de estos pueblos, Emperador y Nuevo Gatún, tenían 7,152 y 8,887 habitantes respectivamente, que era más del triple de lo que el censo de 1910 consideraba como la población mínima para constituir un área urbana<sup>4</sup>. Con sus conventillos llenos de gente, tiendas, cantinas y población multiétnica, se parecían a los barrios populares de las ciudades Panamá y Colon<sup>5</sup>. Las zonas rurales alrededor de estas ciudades también eran complejos espacios agrícolas que combinaban la ganadería a pequeña escala—frecuentemente con áreas de pastoreo de hierba importada—con el cultivo de banano, caña de azúcar y muchos productos agrícolas que conformaban la dieta diaria de los panameños a comienzos del siglo veinte<sup>6</sup>.

4. *Census of the Canal Zone* (Mount Hope: ICC Press, 1912); *Panama Canal Zone Population* (Washington, DC: Government Printing Office, 1941); Omar Jaén Suarez, *La población del Istmo de Panamá: Estudio de Geohistoria* (Madrid: Ediciones Cultura Hispánica, 1998), 509.

5. Para fotos de conventillos privados en la Zona del Canal, ver Harry A. Frank, *Zone Policeman 88* (New York: Century Co., 1920). Para un análisis de propiedades privadas en la Zona del Canal, ver mi futura publicación: *The Lost Towns of the Canal Zone* (Los pueblos perdidos de la Zona del Canal).

6. Marixa Lasso, “El Pasado agrícola de la zona transistmica: del ferrocarril transistmico a la cre-

Las personas a quienes los administradores estadounidenses llamaban “nativos” en un sentido amplio no se limitaban a un solo grupo étnico. Eran los descendientes de varias poblaciones diferentes: de los esclavos africanos que fueron traídos para trabajar en la economía española de transporte por mula y río; de los españoles y los indígenas; de los inmigrantes chinos y caribeños que vinieron en el siglo XIX como obreros para el ferrocarril de Panamá y el canal francés; y de inmigrantes de diversas partes del mundo que trabajaron en la construcción del canal estadounidense<sup>7</sup>. Eran trabajadores tanto rurales como urbanos. Lo único que parecían tener en común es que eran personas de clase trabajadora que no eran norteamericanos. Aunque los habitantes de estos pueblos eran de diversos colores y orígenes étnicos, la mayor parte era negra, un hecho que los viajeros al país notaban inmediatamente.

A diferencia de lo que sostienen las narrativas tradicionales, el despoblamiento de los asentamientos panameños en la Zona del Canal no fue un efecto secundario de la construcción del canal. La idea de que el despoblamiento era técnicamente inevitable es producto de la fusión de dos historias diferentes: una sobre el traslado de los pueblos panameños debido a la construcción del canal y otra sobre la decisión muy diferente de expulsar a todos los habitantes de la Zona del Canal, independientemente de si sus casas y tierras fueran a ser inundadas por el Lago Gatún<sup>8</sup>. La primera fue una decisión técnica; la segunda fue política. Es importante tener en cuenta que si algunos pueblos, como Gorgona, fueron inundados, esto no fue el caso con otros, como Emperador y Nuevo Gatún. Además, habría sido posible reubicar a las personas dentro de la Zona del Canal en lugar de expulsarlos de sus históricos poblados a lo largo de la ruta istmeña. De hecho, los administradores del canal habían trasladado los primeros poblados afectados por la construcción del canal a lugares dentro de los límites de la Zona. Por ejemplo, en 1908, cuando se necesitaron las tierras ocupadas por el antiguo pueblo colonial de Gatún para la construcción de las esclusas, sus habitantes fueron trasladados a Nuevo Gatún, que quedaba en un área que no era necesaria para la construcción del canal. Nuevo Gatún llegó a convertirse en el poblado más grande de la Zona del Canal hasta que, en 1914, se les solicitó a sus habitantes que se volvieran a mudar, ahora afuera de las fronteras de la Zona, en este caso, por razones sociopolíticas en lugar de técnicas.

---

ación de la Zona del Canal,” *Revista de la Universidad* [Panamá] 51 (1994): 166 – 83.

7. Alfredo Castellero-Calvo, *La ruta interoceánica y el Canal de Panamá* (Panamá: Instituto del Canal de Panamá, 1999).

8. Para un relato literario de esta historia, véase Gil Blas Tejeira, *Los pueblos perdidos* (Panamá: Impresora Panamá, 1962). Con respecto al impacto ambiental del Lago Gatún y las inundaciones de los pueblos panameños, véase Ashley Carse, *Beyond the Big Ditch: Politics, Ecology, and Infrastructure at the Panama Canal* (Cambridge: MIT Press, 2014), 93–119.

## La tropicalización de los Republicanos negros.

La transformación retórica de ciudadanos panameños en nativos comenzó en el siglo XIX, justo cuando habían adquirido nuevos derechos como ciudadanos de Colombia. Con la declaración en Panamá de la independencia de España y la unión con Colombia en 1821, los panameños se habían visto beneficiados por las nuevas leyes republicanas que les concedían la ciudadanía a todos los hombres libres sin distinción de raza<sup>9</sup>. Muchos panameños negros se integraron activamente a la política local, a tal punto que los observadores extranjeros comentaban sobre la fuerza de lo que llamaron “el partido liberal negro.”<sup>10</sup> En los pueblos y municipios a lo largo de la ruta, fueron hombres negros quienes generalmente se encargaron de las alcaldías. Sin embargo, la abundante literatura de viajes, historia y ciencias, había llevado al público norteamericano y europeo a asociar ciertos lugares y pueblos con la modernidad y otros lugares y pueblos con el salvajismo<sup>11</sup>. Los negros de Panamá complicaban esta dicotomía. Eran negros y tropicales, pero al mismo tiempo eran ciudadanos de Colombia, una de las primeras repúblicas establecidas del mundo. Esta contradicción tuvo fuertes implicaciones para el área alrededor de la ruta ístmica, donde la mayoría de la población era negra. Los visitantes americanos blancos desafiaban y se burlaban de la autoridad de los alcaldes negros, sobre todo cuando Panamá recibió un gran número de viajeros a mediados del siglo XIX debido a la Fiebre del Oro en California<sup>12</sup>.

De hecho, se convirtió en un tropo común que los viajeros criticaran el republicanismo negro de la región utilizando el lenguaje del primitivismo tropical. Por ejemplo, a los republicanos negros se les caracterizaba por su “indolencia”<sup>13</sup>. La justicia impartida por los alcaldes negros no era tomada en serio porque el “tribunal era una pequeña choza de bambú” y el alcalde, “un negro recostado en una hamaca sucia, fumando frescamente, mientras oía las pruebas y emitía los

9. Marixa Lasso, *Myths of Harmony: Race and Republicanism in the Age of Revolution, Colombia 1795–1831* (Pittsburgh: Pittsburgh University Press, 2007).

10. Alfredo Figueroa Navarro, *Dominio y sociedad en el Panamá colombiano (1821–1903)* (Panamá: Impresora Panamá, 1978)

11. Nancy Leys Stepan, *Picturing Tropical Nature* (London: Reaktion Books, 2001); Paul S. Sutter, “Nature’s Agents or Agents of Empire? Entomological Workers and Environmental Change During the Construction of the Panama Canal,” *Isis* 98 (2007): 730–32; Stephen Frankel, “Jungle Stories: North American Representations of Tropical Panama,” *Geographic Review* 86 (1996): 317–33.

12. Aims McGuinness, *Path of Empire: Panama and the California Gold Rush* (Ithaca: Cornell University Press, 2008).

13. Lady Emmeline Stuart Wortley, *Travels in the United etc. during 1849 and 1850* (Richard Bentley: London, 1851), vol. 2, 251.

juicios”. Para los viajeros, los habitantes de la ruta istmeña no eran verdaderos ciudadanos modernos del siglo XIX debido a que vivían en chozas de bambú, usaban hamacas y eran negros. A los estadounidenses les parecía extraño, si no ridículo, que los negros se consideraran a sí mismos ciudadanos republicanos. Estas actitudes borraron las importantes innovaciones políticas de la República de Colombia que se reflejaban precisamente en la presencia de alcaldes negros. También ocultó el hecho de que la abolición de la esclavitud se había logrado en Colombia más de una década antes que en los Estados Unidos y que los ciudadanos panameños negros desaprobaban las continuadas prácticas racistas de los viajeros estadounidenses<sup>14</sup>. Este fue el primer paso hacia la “nativización” de los ciudadanos negros de Panamá.

Una retórica que hacía hincapié en la conexión de los negros panameños con la atemporal naturaleza tropical ayudó a silenciar la modernidad económica y tecnológica de gente que había vivido y trabajado en una región que estuvo a la vanguardia de la tecnología del transporte desde el siglo XVI. La gente a lo largo de la ruta había presenciado cómo los galeones y recuas de mulas del siglo XVI dieron paso al primer ferrocarril transcontinental de las Américas en 1855; y habían sabido adaptar sus trabajos y sus vidas a las cambiantes condiciones. Por ejemplo, antes de la construcción del ferrocarril de Panamá, desarrollaron sofisticadas formas de utilizar la tecnología disponible para transportar a los miles de pasajeros que llegaban por barco a los puertos de Chagres y Panamá. Los viajeros de la época describían al río Chagres como lleno de actividad y botes; y al puerto de Chagres con cientos de bongos y cayucos a la espera para transportar pasajeros por el río. También describieron el duro trabajo físico de los bogas que remaban contra las difíciles corrientes del Chagres. Estas descripciones habrían podido ser entendidas como muestra del ingenio de los bogas panameños para conciliar el encuentro de dos tecnologías diferentes: las nuevas tecnologías de vapor que trajeron a miles de pasajeros a Panamá y las tecnologías musculares (humanas y animales) que todavía se utilizaban para el transporte a través del istmo. Pero, por desgracia, a los negros panameños no se les representaba de esa manera. Al contrario, cada descripción de sus actividades económicas incluía referencias a la presunta indolencia de los “barqueros holgazanes” con quienes tenían que lidiar los modernos pasajeros para cruzar Panamá<sup>15</sup>.

---

14. Mary Seacole, *Wonderful Adventures of Mrs. Seacole in Many Lands* (1857; repr., Oxford: Oxford University Press, 1988), 44, 51–52.

15. Lady Emmeline Stuart Wortley, *Travels*, vol. 2, 255, 272.

## De municipios a pueblos nativos.

El lenguaje decimonónico sobre los nativos tropicales adquirió nuevo vigor con la firma del Tratado del Canal de 1903, que concedía al gobierno de Estados Unidos control completo sobre los viejos poblados panameños y los municipios a lo largo de la ruta istmeña<sup>16</sup>. Con este cambio legal, el lenguaje sobre los nativos se convirtió de una mera retórica a una ideología que influyó políticas urbanas concretas. Los municipios panameños se convirtieron en “pueblos nativos”: por ejemplo, el lado panameño del poblado de Emperador —lleno de casas particulares, empresas y conventillos—, se convirtió en “el pueblo nativo de Emperador”<sup>17</sup>. La correspondencia entre oficiales de la Comisión del Canal Istmico, la agencia de los Estados Unidos responsable de la construcción del canal y el control de la Zona del Canal, revela que se utilizaban descripciones como “casa nativa” y “choza nativa” sin tener en cuenta las características de la casa o sus habitantes. Por ejemplo, los oficiales de la Comisión del Canal Istmico llegaron a emplear la descripción “casa nativa” para referirse a la casa de un inmigrante chino. El término “choza” podía referirse a una casa construida con los mismos materiales empleados para los edificios de la Comisión. Daba igual si el dueño era un nativo o si la casa era en realidad una choza<sup>18</sup>. El reglamento urbano transformaba a los ciudadanos panameños en nativos y sus municipios republicanos en poblados nativos. Esto no quiere decir que las autoridades en la Zona del Canal no estuvieran conscientes de las diferencias étnicas dentro de la población internacional que vivía en la Zona; más bien sirve para destacar la manera en que, durante el período de construcción, se dividieron los pueblos de la Zona del Canal en dos tipos: nativos y estadounidenses<sup>19</sup>. Esta simplificación era significativa porque servía para justificar las prácticas de saneamiento segregacionistas, inicialmente desarrolladas en las colonias británicas de Asia y África, que consideraban la estricta separación de casas nativas y blancas como una manera esencial para proteger a los colonos blancos de las enfermedades contagiosas de los nativos, que eran considerados parte del malsano paisaje

16. “Municipal Governments, Act No. 7,” Isthmian Canal Commission, September 1, 1904.

17. Chief Sanitary Inspector to Chief Sanitary Officer, 28 de septiembre de 1906, Box 88, Record 185, National Archives and Records Administration, College Park, MD [en adelante: NARA].

18. G. W. Goethals a W.C. Gorgas, 26 de septiembre de 1907; Sanitary Department al Head of Department of Civil Administration, 23 de octubre de 1908, Box 88, RG 185, NARA.

19. ulie Greene, *The Canal Builders: Making America's Empire at the Panama Canal* (New York: Penguin, 2009).

tropical<sup>20</sup>. El Departamento Sanitario consideraba que en Panamá la distancia ideal entre las casas nativas y los edificios de la Comisión debía ser de mil pies<sup>21</sup>. Es así como las prácticas de salud en base a conceptos racistas transformaron a los miembros de la población multiétnica local e inmigrante en “nativos”.

De manera simultánea, el reglamento de salud redujo a los diversos ciudadanos republicanos de la Zona del Canal a una sola categoría de nativos y los pueblos de la Zona perdieron los últimos vestigios de su vida municipal republicana. Este fue un proceso lento, que pasó por varias etapas. En 1904, el gobierno de la Zona del Canal mantuvo las estructuras municipales que había heredado de Colombia. Sin embargo, eliminó las elecciones. Los habitantes panameños de los pueblos en la Zona del Canal tenían que cruzar la frontera de la Zona para poder votar<sup>22</sup>. Este fue el primer paso en la despolitización de la Zona. En 1907, este proceso fue más allá con la supresión de los municipios y la reorganización de la Zona del Canal en distritos administrativos<sup>23</sup>. Según las autoridades de la Zona, los ciudadanos podrían necesitar municipios, pero los nativos podrían — y tal vez deberían — ser gobernados por las autoridades coloniales que organizaron su territorio en distritos administrativos técnicos.

Las narrativas del canal también ampliaron las ideas decimonónicas que consideraban a los pobladores del trópico incompatibles con la tecnología moderna. A pesar de la maquinaria que estaba alterando completamente el paisaje, los panameños nunca fueron considerados como miembros de una modernidad tecnológica compartida. Las fotos del canal le mostraban al público en general cómo la moderna maquinaria del canal era incongruente con el trópico. Esto se hizo de dos maneras: primero, representando la lucha entre la naturaleza tropical y la tecnología moderna con fotos de maquinaria industrial cubierta por vegetación tropical; y, en segundo lugar, contrastando la modernidad de las máquinas y los asentamientos norteamericanos con fotografías de nativos panameños parados frente a sus primitivas chozas con techos de paja. Por lo general, estas imágenes los mostraban solos en medio de la jungla<sup>24</sup>. De esta manera, producían la ilusión

---

20. Philip Curtin, “Medical Knowledge and Urban Planning in Tropical Africa,” *American Historical Review* 90 (1985): 594–613.

21. G. W. Goethals al Secretary of War, Culebra, Canal Zone, 14 de enero de 1910, Box 88, RG 185, NARA.

22. Ramón M. Valdés, *Geografía del Istmo de Panamá* (New York: Appleton, 1905), 55–56.

23. George W. Goethals, *Government of the Canal Zone* (Princeton: Princeton University Press, 1915), 47–48.

24. Existe un gran número de publicaciones y revistas que siguen este patrón. Un ejemplo es Willis J. Abbot, *Panama and the Canal in Picture and Prose* (New York: Syndicate Publishing, 1913), 57, 60, 68–70, 111–13, 176–77.



de que los nativos panameños estaban aislados del entorno tecnológico del canal, aunque en realidad vivían justo al lado y participaban en su construcción y economía. Por ejemplo, las publicaciones periódicas de la Zona celebraban con orgullo la modernidad de los talleres mecánicos de la Zona del Canal, “semejantes a cualquier taller bien equipado en los Estados Unidos”<sup>25</sup>. Sin embargo, los nativos de la Zona del Canal, quienes soportaron los fuertes y peligrosos olores que emanaban de los talleres de acero y de químicos, sufrieron los efectos de la maquinaria industrial del canal y que murieron en accidentes industriales nunca fueron considerados miembros de la Edad de Acero que contribuyeron a crear (ver figura 5).

Después de haber cortado la conexión histórica y política de los habitantes de la Zona del Canal con sus pueblos y de haber borrado sus vínculos con el nuevo y moderno canal, llegó a ser más fácil pensar en el despoblamiento de la Zona del Canal no como un acontecimiento que eliminó un paisaje urbano de siglos de antigüedad, sino como una necesidad técnica sin mayores consecuencias que el desplazamiento de unos pocos nativos a otras zonas rurales. También resultó más fácil ignorar las adversidades que causaron los traslados de la población. El impacto desde esta perspectiva es evidente en los conflictos que se dieron con respecto al despoblamiento de la vieja ciudad colonial de Chagres. El 8 de diciembre de 1915, el Gobernador de la Zona del Canal, George Goethals, le escribió al Presidente de Panamá, Belisario Porras, solicitando las tierras en la desembocadura del río Chagres, incluyendo el pueblo de Chagres, para la defensa y protección del canal<sup>26</sup>. Para Goethals, Chagres era sólo un pequeño pueblo agrícola y su gente unos simples campesinos y pescadores cuyos “hábitos de vida cambiarían muy poco al ser trasladados” a otro pueblo costanero<sup>27</sup>. Como el gobierno de los Estados Unidos pagaría los gastos de mudanza, los administradores creían que la reubicación del pueblo de Chagres no produciría mayores contratiempos<sup>28</sup>.

Los ciudadanos de Chagres y el gobierno panameño tenían una perspectiva muy diferente. Para ellos, Chagres constituía una parte vital de la historia de Panamá, y era un distrito político importante. El Ministro de Relaciones Exteriores de Panamá destacó la “importancia histórica del castillo de Chagres [el Fuerte San Lorenzo] para todos los panameños y sudamericanos” y el “sacrificio que para

25. *The Canal Record*, 15 de julio de 1908, 362.

26. Goethals a Porras, 8 de diciembre de 1915, Zona del Canal 1936, No. 3a, Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores, Panamá, Rep. de Panamá [en adelante: AMRE].

27. Goethals a Porras, 8 de diciembre de 1915, Zona del Canal 1936, No. 3a, AMRE.

28. Harding a Lefevre, 27 de mayo de 1916, Zona del Canal 1936, Año 1909–1935, No. 4, AMRE.

los panameños representaría ceder la cabecera de uno de sus mejores distritos<sup>29</sup>. Los residentes de Chagres, con sus conexiones cercanas al río y su puerto, tenían una opinión similar sobre la importancia histórica de su poblado. En una carta de protesta con respecto a su reubicación, describieron su pueblo como “el antiguo e histórico pueblo de Chagres, cabecera del distrito del mismo nombre”.<sup>30</sup>



Figura 5. Una de las muchas postales producidas durante la era de la construcción de canal estadounidense que representa a los residentes panameños como nativos necesitados de modernización. Tal como indica la leyenda, la larga historia humana del valle del río Chagres fue suprimida debido a las pretensiones imperiales de descubrimiento y conquista natural vinculadas al proyecto del canal. Crédito: Colección Personal de Doug Allen.

---

29. Lefevre a Morales, 28 de diciembre de 1915, Zona del Canal 1936, Año- 1909–1935, No. 4, AMRE.

30. “Acta,” Chagres, 31 de enero de 1916, Zona del Canal 1936, expedientes 1 al 3, AMRE.

## Conclusión

Chagres fue el último pueblo panameño importante en la ruta en ser despoblado. Fue reubicado fuera de las fronteras de la Zona, lejos del río y la fortaleza que habían dado origen y organización a su existencia. Hoy en día, no queda nada que recuerde al visitante que alguna vez hubo un pueblo al lado de la antigua fortaleza española. Lo mismo es verdad en el caso de otros pueblos panameños en la Zona como Gorgona, Emperador o La Boca. El despoblamiento de Chagres y otros asentamientos panameños de la ruta fue el último paso en un largo proceso para borrar la conexión entre la gente local y su historia durante el siglo XIX. Fue en el siglo XIX que había comenzado la práctica de burlarse del republicanismo de los ciudadanos negros de la ruta y de desconectarlos de las corrientes políticas importantes de su tiempo. Continuó bajo el gobierno estadounidense con la despolitización de los pueblos de la Zona del Canal y la división de la Zona en áreas nativas y norteamericanas. Terminó cuando se despobló la Zona. Aunque el despoblamiento de la Zona del Canal podría haber sucedido sin la retórica de clasificar como “nativa” a la población local, esta ideología facilitó el proceso e hizo más factible olvidar la enorme transformación del paisaje de la Zona del Canal. Si el canal había sido construido en la selva, no se había borrado ningún paisaje urbano anterior. No había nada que extrañar o recordar.