

## De la enfermedad al deseo: El surgimiento del turismo en el Canal de Panamá

Blake Scott

**Resumen:** Este ensayo explora la manera en que una ruta colonial de comercio y conquista militar se convirtió en una ruta de turismo en el siglo XX. La construcción del Canal de Panamá entre 1904 y 1914 marcó un cambio histórico en la cultura de viajes de los estadounidenses. El turismo a la región del Caribe surgió durante el proceso de la construcción del imperio estadounidense, con sus asociados adelantos científicos e infraestructurales asociados. Este ensayo destaca el rol del Canal de Panamá en la transición del Caribe de ser un lugar malsano a un destino deseado, de un “cementerio del hombre blanco” a un parque de diversión turística tropical.

**Palabras clave:** Historia ambiental, Canal de Panamá, turismo, enfermedades tropicales

**Abstract:** This essay explores the path by which a colonial route of commerce and military conquest became a route of tourism in the twentieth century. The building of the Panama Canal between 1904 and 1914 marks a historic shift in US traveling culture. Tourism to the Caribbean region emerged within the crucible of US empire building and its associated scientific and infrastructural developments. This essay highlights the Panama Canal's role in the Caribbean's transition from diseased to desired, from the “white man's graveyard” to a tropical playground for tourists.

**Keywords:** Environmental history, Panama Canal, tourism, tropical diseases

## **Introducción**

En el invierno de 1913, el autor británico Winifred James reportó que multitudes de turistas estaban viajando a Panamá. “El último año de la construcción del Canal de Panamá había comenzado”, explicó, y debido a esto, “los estadounidenses patrióticos que tenían el tiempo y el dinero pasaban por Nueva York camino al sur, tan pronto les fuera posible, para contemplar las maravillas de la obra creada por su nación<sup>1</sup>.” Según su reporte, los puertos, calles y hoteles en el sur de la Florida, Cuba y Jamaica “estaban llenos de turistas” que se dirigían hacia Panamá. El Caribe estaba en medio de un *boom boom* turístico.

Cien años después, los turistas todavía están viajando por ese mundo que fue definido por el Canal de Panamá. Aunque según los estándares actuales no es considerado como un destino caribeño, a principios del siglo XX, Panamá ocupaba una posición central en la industria del turismo regional. El proyecto de la construcción del Canal de Panamá dio forma a la ruta física—la infraestructura y las instalaciones portuarias— y también a la imagen del trópico que tenían los visitantes norteamericanos. No se trataba solo del ejército de Estados Unidos y los buques de carga que utilizaban el canal. Las prácticas científicas y tecnológicas forjadas en el istmo entre 1904 y 1914 también tuvieron un efecto notable en el desarrollo de las vacaciones caribeñas modernas. La percepción y la realidad de la salud tropical, junto con las redes de transporte que hacían posible tomar vacaciones breves en la región, estaban íntimamente ligadas al proyecto imperial de los Estados Unidos en Panamá.

El Canal de Panamá ofrece un punto de inicio histórico y un ángulo geográfico para darle una mirada retrospectiva al surgimiento de la industria del turismo en el Caribe. El proyecto del canal tuvo dos roles importantes. En primer lugar, la retórica de la conquista asociada con el canal alentó un cambio en el pensamiento medioambiental que tendría consecuencias a largo plazo con respecto a la manera en que los turistas estadounidenses experimentaron el ambiente tropical. Durante siglos, los europeos y los euro-americanos habían imaginado el Caribe como un sitio de aventuras exóticas. En las palabras del historiador Richard Grove, el trópico fue “un lugar simbólico para los paisajes idealizados y las aspiraciones de la imaginación occidental.”<sup>2</sup> Sin embargo, durante la época colonial (del siglo XVI al siglo XIX), los viajes al trópico

---

1. Winifred James, *The Mulberry Tree* (London: Chapman and Hall, 1913), 225.

2. Richard Grove, *Green Imperialism: Colonial Expansion, Tropical Island Edens, and the Origins of Environmentalism, 1600–1800* (New York: Cambridge University Press, 1996),

americano eran considerados de “alto riesgo”<sup>3</sup>. No fue hasta principios del siglo XX, en medio del proyecto del canal, que la región llegó a ser accesible a los viajeros indispuestos a arriesgar sus vidas y abandonar la comodidad a cambio del encanto del trópico. En segundo lugar, el proyecto del canal ayudó a consolidar una ruta de transporte seguro y eficiente para los turistas. Los ferrocarriles y las líneas de barcos de vapor que viajaban hacia el sur rumbo al canal se convirtieron en la columna vertebral de la primera industria del turismo del Caribe. Este desarrollo se puede trazar a través de la historia del Florida East Coast Railroad, el ferrocarril de la costa este de Florida, y también la United Fruit Company. La United Fruit lanzó su línea de pasajeros, la Gran Flota Blanca, justo cuando la construcción del canal estaba por terminar. “Hoy en día la salud y la felicidad son los tesoros que las personas buscan el Caribe”, anunció la compañía en 1915 y 1916. “Las naves de la Gran Flota Blanca, construidas especialmente para viajes tropicales, lo transportan lujosamente a escenarios románticos”<sup>4</sup>. En la década de 1910, buques recién construidos empezaron a llevar turistas de Nueva York al Caribe con escalas en Cuba, Jamaica y Panamá. La historia del Canal de Panamá ilustra una historia más amplia sobre cómo los cambios en el deseo cultural, el ambiente tropical y el desarrollo de la infraestructura dieron lugar a las vacaciones caribeñas por excelencia de hoy. Lo que sigue en este ensayo es una serie de ejemplos del istmo que revelan generalidades históricas sobre el desarrollo de la industria del turismo en la región<sup>5</sup>.

### De la enfermedad al deseo

En junio de 1904, William Haskins, oriundo de Alabama, abordó un pequeño barco de vapor de la United Fruit con otros dieciocho pasajeros rumbo a Panamá. Se sentía aprensivo con respecto a su primer viaje al trópico. En busca de información en la biblioteca pública de Montgomery, Haskins recordaba haber leído y haberse sorprendido ante la afirmación de que “el clima es tal que ningún hombre blanco puede vivir allí”<sup>6</sup>. Los estadounidenses y los europeos

3. Mimi Sheller, *Consuming the Caribbean: From Arawaks to Zombies* (London and New York: Routledge, 2003), 74.

4. “The Great White Fleet” anuncio publicitario, *Scribner’s Magazine*, 1916, ~~accesado~~ visitado el 12 de octubre de 2015, [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:United\\_Fruit\\_Ad\\_1916.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:United_Fruit_Ad_1916.jpg).

5. Lara Putnam, “To Study the Fragments/Whole: Microhistory and the Atlantic World,” *Journal of Social History* 39 (2006): 615–30.

6. W. C. Haskins, “Early Day Reminiscences,” Richard W. Pat Beall Collection, University of Florida George A. Smathers Libraries [en adelante, UFSL].

tradicionalmente pensaban del Caribe como el “cementerio del hombre blanco”. Cuando Haskins comenzó su viaje, su seguro de vida venció debido a una disposición que prohibía que los titulares hicieran viajes a regiones tropicales. Una visita al trópico no era considerada una vacación.

Desde mediados del siglo XVII, las áreas tropicales del nuevo mundo tenían una identidad paradójica como un lugar mágicamente exótico, pero también uno de peligros mortales<sup>7</sup>. El Caribe y Panamá, en particular, habían sido consideradas importantes zonas de tránsito para viajeros. Sin embargo, durante todos esos siglos de movimiento, la creencia común había sido que la malaria y la fiebre amarilla procedían de las miasmas, de los aires malsanos que surgían de la tierra caliente y pantanosa.

Esta percepción popular del ambiente tropical comenzó a cambiar durante las intervenciones militares de Estados Unidos en Cuba y Panamá (1898-1914). Después de la Comisión de Walter Reed en Cuba, los médicos del ejército reconocieron identificaron que los mosquitos eran los verdaderos portadores de la malaria y la fiebre amarilla. Pero no fue hasta el proyecto del Canal de Panamá que se puso en práctica una campaña extensa para combatir estas enfermedades, como explica Paul Sutter. En el istmo, el coronel William Gorgas, el oficial médico en jefe para la Zona del Canal y veterano de la Guerra Hispano-estadounidense, organizó “brigadas anti-mosquito” con más de cuatro mil hombres. Los principales métodos para confrontar a los insectos enemigos incluían drenar pantanos, colocar mallas mosquiteras en las casas y rociar aceite sobre las aguas estancadas. “El petróleo”, explicó Gorgas, “se extiende sobre la superficie del agua y destruye las larvas, sofocándolas, mientras que el aceite de Phinctas actúa como un veneno directo. Estos son los métodos principales para destruir las larvas”<sup>8</sup>. Las brigadas descargarían más de seiscientos mil galones de petróleo durante su campaña.

Para 1906 y 1907, la tasa de enfermedad entre los trabajadores blancos del canal se había reducido dramáticamente, y la fiebre amarilla desapareció del istmo. En la reunión de la Asociación Médica de Estados Unidos en 1909, Gorgas habló sobre la importancia de estos eventos. Durante su discurso presidencial en esa

---

7. Aims McGuiness, *Path of Empire: Panama and the California Gold Rush* (Ithaca: Cornell University Press, 2008). Para más información sobre la asociación de las áreas tropicales en las Américas con las enfermedades, ver Mark Carey, “How Science, Medicine, and Tourism Changed Tropical Weather from Deadly to Healthy,” *Osiris* 26 (2011): 129–41. Con respecto a la era colonia española, ver J. R. McNeill, *Mosquito Empires: Ecology and War in the Greater Caribbean* (New York: Cambridge University Press, 2010).

8. William Crawford Gorgas, “The Conquest of the Tropics for the White Race,” *President’s Address at the Sixtieth Annual Session of the American Medical Association, Atlantic City, NJ, June 9, 1909*. Reimpreso en el *The Journal of the American Medical Association* (June 19, 1909): 1967–69.

reunión declaró, “El el hombre blanco puede vivir en el trópico y gozar de buena salud tal como si viviera en una zona templada. Esto ha sido demostrado por nuestras dos ocupaciones militares, tanto en Cuba, como en nuestra actual ocupación en Panamá”<sup>9</sup>. Estas declaraciones abrieron el camino para el ejército de los Estados Unidos y, de manera inadvertida, para el aumento en los viajes de turismo.

El éxito de la campaña contra los mosquitos figuró en los titulares de las noticias en los Estados Unidos. Periodistas, jingoístas y turistas afirmaban que el Tío Sam había “conquistado el trópico”, transformando la región de ser un “hoyo de plagas” a un “balneario saludable”<sup>10</sup>. Mientras que el proyecto del canal llegaba a su fin en 1913 y 1914, una inmensa cantidad de literatura elogiaba el logro de los Estados Unidos. Un observador explicó “que los Yankees tenemos fama de ser jactanciosos — y todos pensamos que tenemos derecho a presumir. Pero nunca antes hemos tenido un logro como este canal sobre el cual presumir”<sup>11</sup>. El gobierno de los Estados Unidos había derrotado las enfermedades tropicales, la tecnología norteamericana había cortado montañas y pantanos; y hombres blancos ahora vivían y gobernaban en el trópico en Panamá, la nueva puerta de enlace al comercio mundial. En el marco del pensamiento popular, los frutos del ingenio norteamericano finalmente habían hecho de los viajes al trópico algo seguro y accesible para el público estadounidense.

La historia del triunfo tropical atrajo a los turistas no sólo solo hacia el istmo, sino también a otros destinos a lo largo de la ruta que conduce a Panamá, en particular a las islas de Cuba y Jamaica. En la década de 1910, turistas, científicos y los encargados de la política exterior norteamericana habían visto el proyecto del canal como el comienzo de una nueva era tecnológica estadounidense y de un periodo de prosperidad en el trópico americano. El aumento en el turismo, sin embargo, fue más complicado que el control de patógenos. La conquista del trópico también fue ejemplo de una de las iniciativas de política exterior preferidas del gobierno de los Estados Unidos— la de resolver un problema que ellos mismos ayudaron a crear, mientras negaban participación alguna en su creación — como lo explican Paul Sutter y Christine Keiner en sus ensayos. La maquinaria pesada y los explosivos utilizados para la construcción del canal convirtieron bosques y sabanas montañosas en zonas de combate en la guerra del hombre contra la naturaleza. El deseo por la creación industrial de un canal transoceánico para alimentar el

---

9. Ibid.

10. Ver, por ejemplo, Willis J. Abbott, *Panama and the Canal in Picture and Prose* (New York: Syndicate Publishing, 1913).

11. Arthur Bullard, *Panama: The Canal, the Country, and the People* (New York: Macmillan, 1914), 556.

crecimiento económico de los Estados Unidos produjo las condiciones ecológicas y sociales necesarias para instigar una epidemia. Los detalles de este predicamento de creación propia, sin embargo, desaparecían fácilmente entre un público y un gobierno deseosos de proclamar la victoria<sup>12</sup>.

## **Ferrocarriles, barcos y turistas**

La comodidad y la velocidad en los viajes, así como la garantía de salud en el trópico, fueron importantes para que surgiera el turismo caribeño. Sin el desarrollo de la infraestructura imperial y capitalista, el camino para ir a visitar los nuevos y recién higienizados destinos habría sido un largo y arduo viaje. En anticipación a la apertura del canal, también se construyeron ferrocarriles y se crearon líneas de buques de vapor. Henry Flagler, uno de los fundadores de la Standard Oil y un gran promotor de ferrocarriles y hoteles, construyó la Florida East Coast Railroad justo cuando el gobierno de Estados Unidos había comenzado a mirar más hacia el sur. Los rieles de su ferrocarril llegaban a la tranquila ciudad de Miami (con una población de trescientos habitantes) en 1896, dos años antes de la invasión de Cuba. Ocho años más tarde, cuando Estados Unidos inició su proyecto del Canal de Panamá, Flagler anunció que extendería su ferrocarril hasta Key West. La Florida East Coast Railroad recorría ciento cincuenta millas de océanos, estuarios y pequeñas islas para conectar la tierra firme con las islas. El ferrocarril de Flagler alcanzó su terminal sur en 1912, dos años antes de que finalizara la construcción del canal. En un folleto para los pasajeros, la administración del ferrocarril explicaba que “una línea trazada desde Miami hacia el sur pasaría por el medio de Cuba y toparía con Colón, una de las terminales del Canal de Panamá.” El trayecto, según el ferrocarril, era “un verdadero viaje a través del país de las maravillas”<sup>13</sup>.

La idea de alcanzar el canal se convirtió en una justificación para la expansión de la infraestructura de transporte hacia el sur. La United Fruit Company decía: “El Canal ha creado un nuevo interés en los países del Caribe, su historia, recursos y futuro”<sup>14</sup>. Entre 1908 y 1913, la United Fruit modernizó su servicio de pasajeros de tener solo pequeños barcos a vapor a ofrecer barcos de lujo capaces de transportar ciento sesenta pasajeros. Los buques de la compañía fueron diseñados

12. Paul S. Sutter, “Tropical Conquest and the Rise of the Environmental Management State: The Case of U.S. Sanitary Efforts in Panama,” in *Colonial Crucible: Empire in the Making of the Modern American State*, ed. Alfred W. McCoy and Francisco A. Scarano (Madison: University of Wisconsin Press, 2009), 317–28.

13. “Florida East Coast Railway Guide, 1911,” Florida Ephemera Collection, UFSL.

14. “Tales of the Great White Fleet,” UNIFRUITCO (August 1929): 24–25.

para llevar tanto turistas como bananos y otros productos tropicales en sus cascos refrigerados inferiores. Estos avances en el transporte hicieron posible por primera vez en la historia que un turista del noreste de los Estados Unidos pudiera viajar en un barco de lujo a pasar unas vacaciones de dos semanas en el Caribe<sup>15</sup>.

En este sentido, la transformación de la región en un destino de vacaciones hizo eco de los cambios tecnológicos y ambientales que habían ocurrido anteriormente en el Oeste Norteamericano. La frontera imaginaria y real pasó de los territorios occidentales en la década de 1870 y de 1880, al Caribe y el Pacífico en 1898, y a Panamá en 1904. Los movimientos hacia el oeste y luego hacia el sur formaron parte de la misma mentalidad de conquista de los Estados Unidos. Muchos trabajadores del canal, de hecho, habían comenzado sus carreras en el Oeste antes de trabajar en Cuba y Panamá. El Coronel Gorgas, por ejemplo, había sido enviado a Dakota del Norte, Texas (donde él contrajo fiebre amarilla) y Florida antes de ser enviado al Caribe. El General George Goethals, quien tomó parte en la campaña de Cuba y supervisó la terminación del canal como ingeniero en jefe, también comenzó su carrera en el Oeste como encargado de estudios de campo para el Army Corps of Engineers [el cuerpo de ingenieros del ejército]. Los hombres blancos a todo lo largo de la línea jerárquica del proyecto del canal tenían historias similares de migración, desde el presidente de los Estados Unidos hasta los administradores de bajo nivel en la Zona del Canal. Soldados, ingenieros y funcionarios gubernamentales movieron agua, tierra y pueblos para remodelar los paisajes para el deleite de los consumidores metropolitanos norteamericanos. El Oeste Norteamericano y el Caribe, en este sentido, también compartieron el papel de ayudar a consolidar y difundir el “imperio como una forma de vida” dentro de la cultura popular estadounidense. Después de la conquista vinieron los turistas<sup>16</sup>. En 1893 Frederick Jackson Turner argumentó que la constante expansión de la frontera era “una mágica fuente de la juventud en la que los Estados Unidos se bañaban y rejuvenecían constantemente”<sup>17</sup>. La frontera ofrecía un escape para el espíritu viajero. A principios del siglo XX, el Caribe se convirtió en otro lugar de escape, otra frontera para la afirmación estadounidense. Durante sus vacaciones, los turistas buscaban la sensación del “perenne renacer”<sup>18</sup>.

15. Para una discusión relacionada al tema, ver John Soluri, “Empire’s Footprint: The Ecological Dimensions of a Consumers’ Republic,” *OAH Magazine of History* 25 (2011): 15–20.

16. William Appleman Williams, “The Frontier Thesis and American Foreign Policy,” *Pacific Historical Review* 24 (1955): 379–95.

17. Frederick Jackson Turner, “The Significance of the Frontier in American History,” *Report of the American Historical Association* (1894): 119–227.

18. Para un análisis de la relación entre la frontera y el turismo en el oeste norteamericano, ver Hal K. Rothman, *Devil’s Bargains: Tourism in the Twentieth-Century American West* (Lawrence: Uni-

## **La segunda cosecha**

La convergencia de la ciencia imperial, la tecnología del transporte y el perenne atractivo del trópico sentó las bases para una nueva era de producción y consumo en el Caribe. Para principios del siglo XX, la antigua ruta colonial del Estrecho de la Florida al Istmo de Panamá se había convertido en una ruta de turismo. Para servir este movimiento de masas, se fueron transformando estilos de vida y comunidades enteras. Con el aumento en la popularidad del turismo, líderes estatales y empresariales en el Caribe también promovieron que se rediseñaran los paisajes para proveer lujo y confort. Durante los años veinte, las élites políticas y comerciales de Cuba y Panamá comenzaron a referirse al turismo como su “segunda cosecha”<sup>19</sup>. Después de las industrias agrícolas tradicionales como la producción de azúcar y bananos, el turismo se convirtió en la siguiente industria de progreso en la región<sup>20</sup>. Los hoteles y atractivos turísticos surgieron como los nuevos centros de industria y comercio. El famoso Hotel Nacional en La Habana donde Myer Lansky armó su imperio de apuestas y el Hotel Tívoli en Panamá donde Theodore Roosevelt cenó durante su primer viaje presidencial al extranjero son ejemplos de los nuevos espacios que llegarían a dominar la vida caribeña.

Los turistas de los Estados Unidos querían ver y disfrutar de lo que su país había logrado en el trópico y ahora se sentían seguros haciendo el viaje. En marzo de 1924, Erastus Scott, un editor jubilado de Chicago, abordó un barco a vapor de pasajeros en Nueva York para iniciar unas vacaciones de un mes por el Caribe, el Canal de Panamá, para llegar finalmente hasta el norte de California. Scott describió su rutina cotidiana como turista en su diario. Por ejemplo, cuando llegó a Panamá, escribió, “Llegamos a las nueve de la mañana e inmediatamente salimos a ver las maravillas realizadas por la genialidad de dos grandes americanos, el Dr. William Crawford Gorgas y el General George W. Goethals. Sin la perspicacia médica y la habilidad de Gorgas, habría sido imposible construir el canal. No encontramos mosquitos en ningún lado y solo unas pocas moscas; creo que vimos solo dos o tres durante los dos días que estuvimos en la Zona del Canal”<sup>21</sup>. Scott expresaba, como tantos turistas, el relato triunfal de la conquista tropical. Él sentía que la posibilidad de viajar tranquilamente era consecuencia del ingenio de los norteamericanos.

---

versity Press of Kansas, 1998), 49.

19. Guillermo Andreve, *Como atraer el turismo a Panamá* (Edición Oficial: Panamá, 1929); Armando Maribona, *Turismo y ciudadanía* (La Habana: Gráfica Moderna, 1943).

20. Sidney Mintz, *Sweetness and Power: The Place of Sugar in Modern History* (New York: Viking, 1985).

21. E. H. Scott, *Panama, Yosemite, Yellowstone* (Chicago: Scott, Foresman, 1925), 13.



Como consecuencia de la expansión imperial de los Estados Unidos, el turismo se convirtió en una industria altamente rentable en ciudades caribeñas como Miami, Key West, La Habana, Kingston y Colón en Panamá. Incluso los empresarios, políticos y escritores encontraron trabajo en la nueva economía turística. La industria también suministraba empleos en el sector de servicios como choferes, meseros, empleadas domésticas, cocineros, camareros, músicos, prostitutas y una variedad de otros trabajos para atender a los visitantes norteamericanos. El dueño de una tienda en Panamá describió la escena así en 1926: “el segundo mayor recurso en [la ciudad de] Panamá y Colón probablemente es la omnipresencia de turistas, unos setenta mil de los cuales pasan a través de las estrechas calles y se asoman anhelantes por las puertas de nuestra singular tienda cada año. Son muchos los dólares que se intercambian aquí anualmente para comprar sombreros de Panamá, ron, viajes en tren, y cada ~~fakir~~ faquir, conductor de coche y vendedor de ron sabe que tan pronto se vaya un barco lleno turistas, llegará otro. Siempre lo han hecho y siempre lo harán”<sup>22</sup>. Panamá y el Caribe, sin embargo, no siempre fueron destinos de vacaciones. La industria del turismo en la región surgió y se consolidó con el proyecto del Canal de Panamá. Las vacaciones caribeñas actuales nacieron de manera simbólica y material dentro del proceso de la construcción del imperio estadounidense, una historia que ahora yace oculta en el trasfondo de la cultura contemporánea de viajar.

---

22. “Panama’s Distinctive Stability,” *Panama Times*, January 23, 1926.