

**Celestino Andrés Araúz
Patricia Pizzurno Gelós**

EL PANAMÁ COLOMBIANO (1821-1903)



**Primer Banco de Ahorros y
Diario La Prensa de Panamá
Panamá 1993**

EL PANAMÁ COLOMBIANO
(1821-1903)

**Celestino Andrés Araúz
Patricia Pizzurno Gelós**

**EL PANAMÁ COLOMBIANO
(1821-1903)**

**Primer Banco de Ahorros y
Diario La Prensa de Panamá
Panamá 1993**

© Celestino Andrés Araúz
© Patricia Pizzurno Gelós
© Primer Banco de Ahorros
© Diario **La Prensa**

PORTADA: Edificio del Cabildo de Panamá donde se proclamó la independencia de España en 1821.

A María Belén

AGRADECIMIENTO

Es para nosotros un honor que, en ocasión de la conmemoración del trigésimo aniversario de nuestra institución bancaria, se nos hubiese permitido la oportunidad de contribuir, en colaboración con la Corporación La Prensa, a la consolidación y fortalecimiento de la cultura nacional, mediante la edición de una obra meritoria. Estamos convencidos de que con la publicación del enjundioso trabajo de los doctores Celestino Araúz y Patricia Pizzurno sobre nuestra etapa de Unión a Colombia se habrá de enriquecer, en forma significativa, la bibliografía existente sobre un período importante de nuestra historia, y confiamos en que su examen habrá de servir de inspiración a todos, en momentos en que la Nación demanda que nos apliquemos a nuestras labores con patriótico empeño, de cara a los retos que nos depara el futuro.

PRIMER BANCO DE AHORROS



A MANERA DE INTRODUCCIÓN

El establecimiento de la República el 3 de noviembre de 1903 no fue un hecho fortuito. Las causas que hicieron posible la conformación del Estado-Nacional se estuvieron gestando en el seno de la sociedad panameña durante todo el siglo XIX. Libres de la dominación española el 28 de Noviembre de 1821 por “nosotros mismos y por nuestra propia virtud” convenimos solemne y espontáneamente unírnos a la República de Colombia, atraídos por la gloria del Libertador, descartando la anexión a México o al Perú, en el convencimiento que bajo el genio tutelar de Bolívar encontraríamos la debida protección de nuestro territorio de la ambición y la codicia de terceros. Bien pronto de quedaría en evidencia, sin embargo, que separados de Bogotá, físicamente por la geografía y espiritualmente por nuestra idiosincrasia la unión habría de resultar transitoria.

Las primeras manifestaciones de este hecho fueron los pronunciamientos de José Domingo Espinar y Juan Eligio Alzuru, (de ingrata recordación para los istmeños este último por los excesos cometidos durante su efímera gestión), que nos hablan de nuestro deseo de administrar nuestros asuntos en aras de nuestra futura felicidad y como consecuencia de la soberanía que habíamos reasumido, para citar textualmente el lenguaje usado por sus gestores. Todo ello, a escasos diez años de integrados por nuestra propia voluntad a la República de Colombia.

Siguió luego la formación del Estado Libre del Istmo el 19 de noviembre de 1840, bajo la conducción del General Tomás Herrera, secuela de la llamada “Guerra de los Supremos” que asoló a Colombia por aquel entonces, y que al decir de los entendidos constituyó, pese a sus orígenes conservadores, una abierta rebelión liberal contra el centralismo de Bogotá, para continuar en 1855, gracias a las razones esgrimidas por Justo Arosemena, uno de los panameños más ilustres de todos los tiempos, con la creación del Estado Federal de Panamá, evidente reconocimiento de la debilidad impuesta por la geografía, a nuestros nexos políticos y económicos con el resto del ente estatal denominado por aquel entonces Nueva Granada, para terminar con la separación decretada por José de Obaldía en 1860, en un nuevo intento por mantenernos al margen de los conflictos que devastaban a Colombia en su búsqueda de las instituciones que hicieron posible su consolidación nacional.

El panorama reseñado ha sido descrito, con singular maestría y encomiable rigor académico, por dos de nuestros mas eminentes historiadores: el Dr. Celestino Araúz y la Dra. Patricia Pizzurno, todo ello debidamente concatenado a otros hechos importantes del período: la decadencia de la actividad transitista con las consiguientes penurias y empobrecimiento general, que se prolongó desde la sustitución de la ruta de Panamá hasta el descubrimiento de las minas de oro de California, la construcción del ferrocarril interoceánico, el incidente de la tajada de sandía, el tratado Mallarino-Bidlack y sus consecuencias, para el istmo y el fallido intento de los franceses de unir los dos océanos que bañan nuestras costas mediante un canal a nivel, para concluir con la Guerra de los Mil Días que “dio el golpe decisivo a la unión política de Colombia con Panamá y rompió definitivamente el lazo que nos vinculaba a los panameños con lo que fue durante casi cien años nuestra patria” y que podría considerarse como el preludio de nuestra independencia.

Se ha dicho que la Nación es una categoría eminentemente histórica. Estamos seguros que el estudio de la obra de los doctores Araúz y Pizzurno permitirá encontrar las razones que han hecho posible nuestra identidad nacional, porque a pesar de nuestra diversidad étnica y a la circunstancia de que por nuestra función transitista siempre hemos sido abiertos a las mas disímiles corrientes migratorias, los panameños tenemos conciencia de un pasado común, de satisfacciones algunas veces y de sacrificios otras, una comunidad de tradiciones y la aspiración de convivir en un mismo territorio, legando a nuestros descendientes el fruto de nuestros esfuerzos, lo que constituye la mas palmaria de las pruebas que no somos un conglomerado social accidental y efimero, sino una nación en toda la extensión del concepto.

Augusto César Arosemena M.

BREVES PALABRAS INTRODUCTORIAS

Cuando el 30 de enero de 1992 se presentó **El Panamá Hispano** (1501-1821), en la Corporación La Prensa, su Presidente, I. Roberto Eisenmann, se comprometió ante los presentes a que la publicación de la trilogía que conforman los fascículos sobre **Historia de Panamá**, sería un hecho. Hoy, más de un año después de aquella solemne promesa y gracias al apoyo de **Pribanco**, sale a la luz pública el segundo volumen: **El Panamá colombiano** (1821-1903).

Esta obra comprende 11 capítulos dedicados íntegramente a nuestro siglo XIX en sus diversos aspectos. No está demás señalar que las dificultades que tuvimos que afrontar para la elaboración de este libro, fueron las mismas que las mencionadas en **El Panamá Hispano** con el agravante que mucho material del Archivo Histórico Nacional de Colombia no estuvo a nuestro alcance. Pese a ello, consultamos diversos periódicos de la época, así como autores contemporáneos a los sucesos que reseñamos. Por lo demás, la bibliografía especializada sobre el decimonónico panameño, además de escasa está sumamente dispersa.

Con todo, consideramos que logramos presentar un panorama abarcador que puede servir de consulta para estudiantes, profesionales y a cualquier otro interesado en conocer nuestra etapa de unión de Colombia. Asimismo, al tratarse de una obra de síntesis, esperamos que ésta sirva de estímulo para otras investigaciones destinadas a profundizar nuestro siglo pasado.

Una vez más agradecemos a aquellos patrocinadores que han creído en esta aventura intelectual desusada en nuestro medio: a **Hitachi**, a **Petroterminales**, al **Centro de Afianzamiento José Pezet**, a la **Caja de Ahorros**, a **Café Sittón** y, principalmente, a la **Corporación La Prensa S.A.**, nuestra eterna gratitud. A esta exigua lista sumamos ahora, con gran regocijo, a **Pribanco**, empresa que, al financiar esta publicación, se convierte en pionera de la divulgación de la tarea intelectual en nuestro país. Máxime cuando decidió conmemorar sus 30 años de fundación con la edición de esta obra.

No queremos cerrar las páginas de esta breve introducción sin recordar al más caro entusiasta de este proyecto desde su concepción. A Tomás Lozano Escribano, ex Embajador de España en Panamá, ahora en Madrid, le decimos, nuevamente, gracias.

Los autores

CAPÍTULO I

PANAMÁ EN LA REPÚBLICA DE COLOMBIA (1821-1830)



Facsimil del Acta de Independencia del Istmo en 1821.

1.- Del Congreso de Angostura a la disolución de la República de Colombia

a) El Congreso de Angostura

Mientras los notables panameños no debatían aún la idea de independizarse de la metrópoli, el 17 de diciembre de 1819, el Congreso de Angostura aprobaba la unión de Venezuela y la Nueva Granada bajo la denominación de República de Colombia. Cabe aclarar aquí que la denominación de República de Gran Colombia, con que se conoce a la entidad política creada en Angostura, no fue la designación oficial. En este trabajo nosotros sólo utilizaremos el nombre de República de Colombia, tal como se consigna en los documentos de la época. Como nos dicen Henao y Arrubla el territorio de la nueva República comprendía el de la antigua Capitanía General de Venezuela y el del Nuevo Reino de Granada. La ley fundamental aprobada entonces establecía que el Poder Ejecutivo sería ejercido por un Presidente y, en su defecto, por un vice-Presidente, elegidos ambos por el Congreso. La República se dividiría en tres Departamentos, a saber: Venezuela, Quito y Cundinamarca, gobernado cada uno de ellos por un jefe administrativo, denominado vice-Presidente y que también sería nombrado por el Congreso. La capital de la República tendría como sede una nueva ciudad llamada Bolívar, que nunca se llegó a fundar. Finalmente, se consignó que el Congreso General se reuniría en la Villa del Rosario de Cúcuta, el 1 de enero de 1821, para promulgar la Constitución de la República.

Ese mismo día Simón Bolívar fue elegido primer Presidente de la República de Colombia y Francisco Antonio Zea vice-Presidente de la misma. Francisco de Paula Santander pasó a ejercer el cargo de vice-Presidente de Cundinamarca, en tanto que Juan Germán Roscío lo hizo en Venezuela. Simultáneamente se dispuso que Bolívar llevara el título de Libertador y que su retrato fuera puesto en la sala de sesiones con la siguiente leyenda: "Bolívar, Libertador de Colombia, Padre de la Patria, terror de los tiranos". El General Santander, en su calidad de vice-Presidente de Cundinamarca, fue el encargado de publicar y ejecutar la ley en esta sección de la República, hecho que cumplió los días 12 y 13 de febrero de 1820. En la carta que le daba cuenta de lo actuado a Bolívar le escribió: "La República de Colombia es la hija única del inmortal Bolívar".

b) La sublevación de Riego y sus repercusiones en Colombia

Entretanto, en enero de 1820, se produjo en España la revolución de Rafael del Riego, Comandante del batallón Asturias, quien le exigió a Fernando VII el reconocimiento de la Constitución liberal de 1812. Asimismo, el monarca se vio obligado a establecer una Junta Provisional de Gobierno para consultar todos sus actos, hasta la instalación de las Cortes. Por último, el rey dirigió un manifiesto a los criollos exhortándolos a poner fin a la guerra entre los “españoles europeos y los americanos”, ya que en las Cortes se fijarían “los destinos que procurarán la felicidad común”. El mensaje de Fernando VII fue recibido en Colombia con una profunda indiferencia. Por su parte, las tropas españolas establecidas en América juraron la Constitución del 12 y el Pacificador Pablo Morillo perdió las facultades absolutas con que lo había investido el monarca tiempo atrás. No obstante se le comisionó para dirigir las negociaciones de paz con los jefes rebeldes, aunque debían circunscribirse a la jura de la Constitución española y a enviar diputados a las Cortes.

Aunque Morillo intentó cumplir con la función que se la había encomendado, lo cierto es que la misma estaba destinada al fracaso de antemano. En efecto, los delegados del Congreso de Angostura le hicieron saber que “el cuerpo soberano oiría con gusto las proposiciones siempre que se partiera de la base indiscutible de la soberanía e independencia de Colombia”. Incluso, el mismo Libertador le manifestó que los colombianos “estaban resueltos a combatir perpetuamente contra el dominio exterior y a no reconciliarse sino con la independencia”. A pesar de lo anterior sí se llegó a la firma de un armisticio entre ambos bandos contendientes por un lapso de 6 meses y a la aplicación de un pacto sobre la regulación de la guerra. Como atinadamente señala Germán Cavelier el armisticio constituyó “el primer acto internacional de la nueva República”, dado que, gracias a él, España reconoció “la existencia de un gobierno con todos los atributos de la soberanía”. Finalmente, Morillo pidió conocer a Bolívar y ambos jefes se encontraron en la aldea de Santa Ana en noviembre de 1820. Poco después, Morillo se embarcaba rumbo a la Península y era reemplazado por el Mariscal de Campo Miguel de la Torre.

En enero de 1821, Bolívar recibió una invitación para que enviase a España a sus comisionados con el fin de tratar sobre la pacificación de las posesiones americanas. El Libertador designó a José Rafael Revenga y a José Tiburcio Echeverría, quienes llevaban instrucciones de ajustar la paz sobre la base del reconocimiento de la independencia de la República de Colombia por parte de España. Mas esta misión fue infructuosa y ni siquiera se reconoció el carácter oficial de los comisionados colombianos.

c) El Congreso de Cúcuta y la Constitución de la República de Colombia

Este cónclave, programado en Angostura, debía reunirse, como ya dijimos, el 1 de enero de 1821, pero no pudo comenzar a sesionar sino hasta el mes de mayo. Es indudable que uno de sus actos más importantes fue la firma de la Ley de Unión que se verificó el 12 de julio. La misma disponía que “los pueblos de Venezuela

y de la antigua Nueva Granada quedaran reunidos en un solo cuerpo de nación, bajo el pacto expreso de que su gobierno sería siempre popular, representativo y que la nueva nacionalidad se denominaría República de Colombia; que sería libre e independiente de España y de cualquier otra potencia o dominación extranjera y que no podría ser el patrimonio de ninguna familia ni persona...". El territorio de esta nueva República estaría dividido en 6 Departamentos o más, cada uno con su propia administración, aunque dependiente del Gobierno central. Por último, se establecía que este Congreso redactaría la Constitución.

Esta contemplaba la división del Estado en tres poderes: Ejecutivo, Legislativo y Judicial. El primero lo ejercerían un Presidente, un vice-Presidente y el Consejo de Gobierno integrado por los 5 Secretarios de Estado y un miembro de la alta Corte de Justicia. El periodo del Presidente era de 4 años y sólo podía ser reelecto una vez. El cuerpo legislativo se componía de un Senado y de una Cámara de Representantes, de elección popular. Los senadores eran elegidos por 8 años y los diputados por 4. El Poder Judicial residía en la Corte de Justicia, en otros tribunales de apelaciones y en los juzgados de primera instancia. El Presidente de la República podía ser investido de facultades extraordinarias en caso de que la seguridad de la nación se hallare en peligro. Se fijó como capital provisional de la República a la ciudad de Bogotá y el territorio quedó dividido en departamentos, provincias y cantones. Los primeros estarían gobernados por un magistrado denominado Intendente, las segundas por Gobernadores, y los últimos por jueces políticos. El 7 de septiembre Bolívar y Santander fueron elegidos Presidente y vice-Presidente, de la República de Colombia, respectivamente. Después que ambos designados tomaron posesión y juraron la Constitución, el Congreso clausuró sus sesiones el 13 de octubre. Abundamos en estos detalles porque, como veremos, fue precisamente a esta República a la que el Istmo se uniría voluntariamente al mes siguiente, jurando la Constitución emanada de Cúcuta.

En realidad el Libertador delegó el Poder Ejecutivo en el vice-Presidente Santander, a quien él mismo denominó "el hombre de las leyes" y que fue el encargado de administrar la República, con pequeñas interrupciones hasta 1828. Mientras tanto, Bolívar se dirigía al sur del continente con la misión de liberar los territorios que aún permanecían en manos de los realistas. Como él se autodefinió con acierto: "Yo soy el hijo de la guerra; el hombre que los combates han elevado a la magistratura; la fortuna me ha sostenido en este rango y la victoria lo ha confirmado".

Como se sabe, en mayo de 1822, la batalla de Pichincha puso fin al dominio hispánico sobre el territorio del Ecuador y de inmediato Quito, Cuenca y Loja que pasaron a denominarse Departamento del Ecuador, se incorporaron también a la República de Colombia. Por esta época gloriosa para las armas americanas, es que se produjo en Guayaquil el encuentro entre ambos Libertadores: Bolívar y San Martín. Bien que mantuvieron conferencias secretas, se sabe que lo que discutieron, principalmente, fue la suerte del Perú y la futura forma de gobierno que se debía adoptar una vez que se liberara su territorio.

d) La hacienda pública

Mientras tanto, en Bogotá, el vice-Presidente Santander desplegaba, gracias a su disciplina y formación jurídica, una ingente labor en la organización y administración del Estado. No obstante la buena marcha de los negocios se veía entorpecida por la situación ruinososa de la hacienda. Como nos indica Pilar Moreno de Ángel, la lucha emancipadora demandó enormes cantidades de dinero, hombres, pertrechos de guerra, alimentos, medicinas y otros. A ello hay que agregar que el reclutamiento masivo de efectivos produjo el abandono de las tareas agrícolas y del comercio, bases fundamentales de la economía colombiana. En estas circunstancias la imposibilidad de obtener recursos a lo interno del país determinó que las fuentes de financiamiento fueran extranjeras. Principalmente en Inglaterra se solicitaron crecidos empréstitos por estos años.

La República de Colombia obtuvo varios millones de libras esterlinas en préstamo hasta febrero de 1826 cuando se produjo la quiebra de la Casa Goldschmidt y Co. con la que mantenía relaciones financieras. Esta situación unida al incumplimiento por parte del Perú del pago de un millón de pesos que le adeudaba, llevaron a Colombia a la circunstancia de no poder atender a sus acreedores británicos. Colombia se salvó del descrédito en Europa gracias a la intercesión del diplomático mexicano acreditado en Londres Vicente Rocafuerte, quien le prestó al gobierno una importante suma de dinero.

Cabe destacar que los 30 millones de pesos que Colombia obtuvo en calidad de préstamos, en 1824, en Inglaterra fueron, como nos dicen Moreno de Ángel y David Bushnell, utilizados con desacierto. Este dinero se empleó con preferencia en pagar a los acreedores nacionales en lugar de utilizarlo para cumplir con los compromisos externos o fomentar la agricultura y los ingresos nacionales. Si bien Santander fue acusado por la prensa de mala administración, él voluntariamente sometió su conducta a juicio de la Cámara. Asimismo, ofreció públicamente que quien lograra probar que él había tenido fondos provenientes de los empréstitos en bancos públicos o privados en Europa o América, recibiría a cambio su hacienda de Hato Grande. Nadie pudo aportar las pruebas porque, sin duda, lo que imperó no fue la deshonestidad sino la inexperiencia para hacer uso adecuado de estos fondos.

Este desgredo administrativo explica, en parte, por qué las reivindicaciones panameñas nunca fueron atendidas por Bogotá y la construcción de una vía de comunicación entre los dos Océanos, así como la transformación del Istmo en un emporio comercial, se postergaron indefinidamente.

e) Los Congresos constitucionales de 1823, 1824 y 1825

El año 1823 debía inaugurarse con la reunión del primer Congreso Constitucional de la República, tal como especificaba la Carta de Cúcuta, pero el mismo no pudo comenzar a sesionar sino hasta abril. Uno de sus primeros actos fue autorizar a Bolívar a marchar al Perú para dirigir la guerra y votar una pensión

vitalicia de 30.000 pesos anuales para el Libertador. También legisló respecto a la hacienda pública, los empréstitos, la navegación por el Magdalena y el Orinoco, la pesca de perlas, etc. En los primeros días de agosto se clausuró este Congreso y el 13 de diciembre falleció Antonio Nariño, el Precursor de la Independencia, traductor al español de los Derechos del Hombre y del Ciudadano, quien había tenido una destacada actuación en el mismo, a pesar de las rencillas personales que nunca estaban ausentes en este tipo de eventos.

El segundo Congreso Constitucional se instaló en Bogotá, en abril del año siguiente y sus principales decisiones fueron, a saber: decretar una leva extraordinaria de 50.000 hombres; concesión de los auxilios pedidos por el Libertador para continuar la guerra en el Perú; aprobación de los tratados de unión y confederación con México y Buenos Aires, etc. Las sesiones duraron 4 meses y en agosto el mismo se clausuró. Debemos tener en cuenta que 1824 fue un año glorioso para las armas patriotas, ya que después de la batalla de Junín y Ayacucho toda la América hispana quedó liberada de España. El prestigio del Libertador alcanzó su punto culminante y se le otorgó la potestad de disfrutar en todo tiempo de los honores de Presidente del Perú. Por su parte a Sucre se le concedió la distinción de llevar el título de Gran Mariscal de Ayacucho.

Toda indicaba que una vez finalizada la guerra y consolidada la independencia se inaugurarían tiempos de bonanza y prosperidad para la República de Colombia. Así, al tiempo que el Congreso de 1825 decretaba honores para Bolívar y Sucre, Gran Bretaña reconocía la independencia de Colombia y a continuación envió un comisionado para ajustar un tratado de amistad, comercio y navegación que quedó listo en abril. Igualmente, se suscribió un convenio similar con los Estados Unidos de América. Este Congreso abolió la trata de esclavos; organizó el régimen político de los departamentos, provincias, cantones y parroquias; estructuró el Poder Judicial y el procedimiento en los juicios civiles.

Según Henao y Arrubla este año estuvo dominado por la idea de comunicar los Océanos Pacífico y Atlántico por Panamá, ya fuera con la apertura de una canal o con la construcción de un ferrocarril. El costo de la obra se calculó en 10 millones de pesos y se pretendía organizar una compañía con capital mayoritariamente colombiano. Mas para este proyecto era fundamental el prestigio del Libertador y se quería no sólo que él prestara su influencia a favor de tal obra, sino que también figurara como el protector de la sociedad industrial. En carta que Santander le dirigió el 22 de septiembre de 1825, le expresaba: "Nuestro interés estriba en que sea una asociación colombiana la que tome a su cargo el negocio y no una sociedad extranjera... Como usted ha tomado tanto interés en la apertura de un Canal, o mejor en la comunicación de dos mares, yo he pensado que esta ocasión pudiera ser favorable a las vastas miras de usted en el particular. Los de Guatemala están tratando de unir los mares por medio del lago Nicaragua, y es de nuestro orgullo nacional y de nuestro interés no dejarnos ganar de mano". Como sabemos el consiguiente levantamiento de Paéz en Venezuela y los posteriores

acontecimientos que llevaron a la disolución de la República, que veremos de inmediato, postergaron el plan indefinidamente y dieron cabida a una serie de concesiones y proyectos extranjeros que analizaremos en otro capítulo.

f) **El Congreso de 1826 y la sublevación de Páez**

Este cónclave se instaló el 2 de enero y una de las primeras medidas que adoptó fue autorizar al Libertador a permanecer en Lima tal como lo solicitaba el Congreso peruano, al igual que a Sucre al frente de los destinos de la nueva República de Bolivia creada el 17 de agosto de 1825. En las consiguientes elecciones realizadas para elegir Presidente y vice-Presidente de la República de Colombia, resultaron electos Bolívar y Santander, respectivamente. Aunque este Congreso legisló acertadamente una serie de puntos, también consideró una denuncia contra el General José Antonio Páez, Comandante General del Departamento de Venezuela. El Congreso suspendió a Páez en el ejercicio de sus funciones y le ordenó que de inmediato se trasladara a Bogotá para responder por sus actos. Pesaba entonces sobre el general venezolano la acusación de haber ordenado un alistamiento forzoso en enero de 1826, contraviniendo los preceptos del gobierno central. Desde tiempo atrás se dejaban sentir en Caracas voces de disensión, máxime cuando Páez y buena parte de sus seguidores eran partidarios, hacia 1825, de abolir la República e instaurar una monarquía cuyo titular fuera el Libertador. Tanto Bogotá como el propio Bolívar se oponían a este proyecto aunque, como veremos de inmediato, este último cambiaría notablemente su concepción de la forma de gobierno más apropiada para Colombia. Si bien inicialmente Páez se separó del ejecutivo de Venezuela, antes de que partiera rumbo a Bogotá para declarar ante el Senado, se produjo un motín y el 30 de abril reasumió el mando militar y se declaró en abierta rebeldía contra el gobierno central.

Aunque al principio el Libertador no mostró ningún interés de abandonar Lima, el desarrollo de los acontecimientos lo obligó a dejar la capital sureña con la idea de entrevistarse con Páez y ponerle fin a la disputa. Después de una breve estadía en Bogotá, Bolívar y Páez se encontraron el 4 de enero de 1827 en las proximidades de Valencia y el 10 del mismo mes entraron juntos en Caracas. El Libertador-Presidente confirmó al caudillo venezolano en el mando civil y militar y lo llamó "Salvador de la patria". Aunque el problema quedaba, en apariencia, zanjado esta actitud de Bolívar desconocía lo actuado por el Congreso y creó en Bogotá cierto malestar contra el Libertador, que se veía incrementado con su empeño de aprobar la Constitución Boliviana, aboliendo así la de Cúcuta.

Debemos recordar que mientras Páez desobedecía las órdenes del Congreso, como un claro presagio de la disolución de la República, el 22 de junio se reunía en Panamá el Congreso Anfictiónico convocado por el Libertador y al que dedicaremos el próximo capítulo. Por ahora sólo vale la pena adelantar que el mismo no llenó las expectativas de Bolívar y que la tan ansiada confederación americana y el establecimiento de un Congreso permanente no se llevaron a efecto.

g) La Constitución Boliviana

Aún no se había solucionado el problema de Venezuela cuando un nuevo punto de disensión movió los cimientos de la República: la firme voluntad del Libertador de adoptar la Constitución Boliviana en todo el territorio de la República de Colombia. Debemos tener presente que en julio de 1825 se había instalado en la ciudad de Chuquisaca una asamblea de diputados que, bajo la protección de Bolívar, había creado una nueva República denominada Bolivia, como ya señalamos. La Carta Magna de esta entidad, de claro corte bonapartista, establecía, entre otros puntos que además de los clásicos tres poderes estatales, habría un cuarto, el electoral. El mismo estaría integrado por la décima parte del total de ciudadanos, pues cada diez de estos nombrarían un elector, quienes a su vez elegían a los miembros de las Cámaras legislativas, proponían candidatos al Ejecutivo para las principales magistraturas de los departamentos, provincias y cantones y al Senado los miembros de las Cortes judiciales y de los tribunales. El Poder Ejecutivo sería ejercido por un Presidente vitalicio y sin responsabilidad, un vice-Presidente propuesto por él a las Cámaras y tres Secretarios de Estado, con responsabilidad. El Legislativo residía en las Cámaras de los Tribunales, de los Senadores y de los Censores. Estos últimos eran vitalicios y la Cámara que formaban decidía como árbitro los casos de discordia entre las otras dos, vigilaba el cumplimiento de la Constitución y acusaba a los altos funcionarios de la nación. Los Tribunales votaban el presupuesto anual, proponían las leyes sobre las rentas y contribuciones, fijaban el pie de fuerza del ejército y eran elegidos por 4 años renovándose la Cámara por mitad cada dos años. Los Senadores duraban 8 años y dictaban las leyes sobre asuntos judiciales, eclesiásticos y comerciales. Por último, debe destacar que el Poder Judicial era independiente.

En su afán de implantar esta Constitución en Colombia y derogar la de Cúcuta, el Libertador envió a su edecán Daniel Florencio O' Leary y a Antonio Leocadio Guzmán para dar a conocer la Carta en los diferentes departamentos de la República. Este último visitó Guayaquil y las municipalidades de Quito, Cuenca, Panamá y Cartagena, donde a pesar de la oposición inicial se juraron actas que conferían al Libertador poderes dictatoriales y hablaban de la convocatoria a una gran Convención que habría de organizar la República en forma definitiva. No obstante las presiones de Bolívar, algunas municipalidades como Mérida, Angostura, Barcelona, Medellín y todas las de los departamentos de Boyacá, Cauca y Cundinamarca no aceptaron la propuesta, aunque sí accedieron a revisar la Carta de Cúcuta en una Convención Constituyente.

Por esta época las diferencias entre Santander y Bolívar se hicieron insalvables y las posturas de los seguidores de ambos personajes se radicalizaron. Según Moreno de Ángel, el General Santander opinaba que un gobierno dictatorial no le convenía a la República, porque "solamente siguiendo las reglas de la Constitución y de sus leyes, el país podría avanzar por los caminos de una democracia, que encontrará soluciones para los grandes problemas políticos, sociales y económicos que se enfrentaba la naciente república".

Por su parte, el Libertador, en opinión de Gerhard Masur, se había acostumbrado al poder dictatorial, ya que desde 1813 ejercía su autoridad casi sin límites "y en Lima su posición adquirió los atributos y prerrogativas de un sultanato". A esta explicación en el cambio de pensamiento de Bolívar habría que agregarle el hecho de que, muy probablemente, el Libertador había llegado a la conclusión de que era imposible traer el orden y la prosperidad a la República, si no era gracias a un gobierno fuerte. Para su implantación necesitaba una Constitución que lo respaldara y la de Cúcuta era excesivamente liberal. Como es natural Santander y su grupo constituían el mayor obstáculo para la adopción de la nueva Carta, lo que aceleró la ruptura entre ambos líderes, aunque es posible que la misma fuera, de cualquier manera, inevitable.

A comienzos de 1827 Bolívar puso punto final a su amistad con Santander y manifestó que se negaba a seguir recibiendo sus cartas. A esta situación caótica se sumó la sublevación, en Lima, de la división colombiana contra sus jefes venezolanos. La división logró salir de Lima rumbo a Colombia, situación que fue aprovechada en Perú para abrogar la Constitución Boliviana y elegir un nuevo Presidente. En febrero de 1827 Bolívar dimitió de la Presidencia de Colombia, pero el Congreso no le aceptó la renuncia.

Mediante la ley del 4 de mayo este Congreso dio al olvido los sucesos políticos ocurridos en abril de 1826 en Venezuela y absolvió a sus autores. Asimismo dictó un decreto gracias al cual el Poder Ejecutivo no podía hacer uso de facultades extraordinarias sin el consentimiento del Congreso y establecía el orden público tal como estaba antes de la rebelión de Páez. Pero sin duda la ley más importante fue la relativa a la convocatoria de una Convención Nacional que debía reformar la Constitución y que estaría integrada por diputados de todas las provincias de Colombia y que habría de reunirse en la ciudad de Ocaña el 2 de marzo de 1828.

h) La Convención de Ocaña

Este cónclave se instaló en la ciudad de Ocaña el 9 de abril de 1828 con apenas 74 diputados de los 104 que debían participar. La mayoría de estos representantes populares no comulgaban con las ideas de Bolívar. Las desavenencias entre los partidarios del Libertador y los de Santander fueron evidentes desde el principio y, en apariencia, insalvables. Únicamente coincidieron en la necesidad de reformar la Constitución de Cúcuta. Al efecto se acordó que sólo existirían tres poderes estatales, a saber: Ejecutivo, Legislativo y Judicial, mientras que en los departamentos se establecerían asambleas o consejos.

El 21 de mayo se presentó el proyecto de Constitución que no aportaba cambios sustanciales respecto a la Carta de Cúcuta, pero los partidarios de Bolívar presentaron una contrapropuesta. Este proyecto fue calificado por el General Santander como más monárquico que la Constitución de Bolivia. Finalmente los diputados bolivarianos consideraron que la lucha era estéril y decidieron abandonar Ocaña. En el oficio donde daban cuenta de su decisión, manifestaron: "La

Convención ha sido desde sus primeros días un campo de batalla en donde los enemigos se ven para combatirse, y en donde ninguna arma, ningún ardid, ningún medio por prohibido que fuese a los ojos de la razón y del patriotismo, ha dejado de usarse para obtener el triunfo... nos declaramos, señores, cansados de luchar e incapaces de continuar haciendo sacrificios infructuosos; incapaces de prostituir nuestra representación autorizando la obra de las pasiones". En estas circunstancias los 54 diputados que permanecieron en Ocaña declararon disuelta la Convención por falta de **quórum**.

i) La dictadura del Libertador y el atentado contra su vida

Ante el fracaso de la Convención de Ocaña y la disgregación de los diputados, el 13 de junio el Intendente de Cundinamarca, General Pedro Alcántara Herrán convocó al pueblo con la finalidad de que asumiera el gobierno. Gran cantidad de ciudadanos firmaron entonces un acta en la que, entre otros puntos, encargaban del mando supremo de la República al Libertador. Este paso recibió la aprobación del Consejo de Gobierno y del propio Bolívar quien, desde la villa del Socorro, anunció su retorno a la capital adonde llegó el 24.

Enseguida que asumió el mando decretó la unión de varios departamentos bajo una sola autoridad política, civil y militar, con facultades extraordinarias. El 27 de agosto dictó el decreto según el cual se reglamentaba la dictadura, se reorganizaba el Consejo de Estado y se suprimía la vicepresidencia de la República. De esta manera, Bolívar pasó a ser el amo absoluto de Colombia, situación que, como bien sabemos, no fue del agrado de todos.

En efecto, el clima de inconformismo imperante en Bogotá llevó a un grupo de adversarios a fraguar un atentado contra la vida del Libertador. Si bien el 25 de septiembre se denunció la conspiración y se tomó prisionero a un militar que estaba implicado, lo cierto es que no se adoptaron las medidas necesarias para frustrar el golpe, ni se reforzó la guardia de Bolívar y los conjurados ante el temor de ser descubiertos, precipitaron la acción. En el Palacio de San Carlos, residencia oficial del Presidente, donde vivía Bolívar, no se había tomado ninguna precaución y éste se hallaba más desprotegido que de habitual porque sus edecanes se encontraban enfermos. Cerca de la medianoche el palacio fue atacado por los conspiradores y aunque Bolívar dormía fue alertado de lo que sucedía por su célebre amiga Manuelita Sáenz, quien lo indujo a huir por una ventana.

El fracaso del atentado contra la vida del Libertador provocó un escarmiento ejemplarizante entre los complicados. Más de una decena de personas fueron fusiladas e incluso el General Santander fue juzgado y sentenciado a muerte, aunque no se pudo probar su participación en la conjura. Bien que la pena máxima le fue conmutada, se le condenó al destierro y pocos meses después abandonó Colombia rumbo a Europa. Similar suerte corrieron algunos panameños opuestos al Libertador, entre éstos Tomás Herrera.

Todo este panorama tan sombrío se había visto más empañado aún con la guerra que el Libertador le declaró al Perú, cuando este país invadió Bolivia. Una vez más Colombia se vio precisada a recurrir a las armas, en esta oportunidad contra una nación hermana y a disponer de ingentes recursos que no poseía. Después de una campaña de varios meses las tropas colombianas resultaron vencedoras y los efectivos peruanos abandonaron suelo boliviano. Mas los problemas no finalizaron allí ya que, a mediados de 1829, el General José María Córdoba, uno de los héroes de Ayacucho, se rebeló contra la dictadura de Bolívar y en defensa de la Carta de Cúcuta. Aunque fue reducido por el General Daniel F. O'Leary, este levantamiento puso de manifiesto la insatisfacción que en todos los niveles imperaba en la República.

j) Las ideas monárquicas, el Congreso Admirable y la disgregación de la República

Hacia mediados de abril de 1829 comenzaron a adquirir publicidad en Bogotá los proyectos monárquicos que había concebido el gobierno. Como nos dice Moreno de Ángel, fue el Ministro José María del Castillo y Rada quien propuso al Congreso la adopción de una monarquía. Sin embargo, sería el General Rafael Urdaneta, Ministro de Guerra, el más ferviente defensor de este plan cuya finalidad era entronizar a Bolívar. En este sentido, el 3 de septiembre, el Consejo de Ministros acordó entablar negociaciones con los agentes diplomáticos de Inglaterra y Francia, para saber si sus gobiernos verían con buenos ojos la transformación de Colombia en un reino. Bolívar ejercería el poder con el título de Libertador durante toda su vida y el de rey lo emplearía la persona que lo sustituyera. Al respecto se le dejó entrever al representante de Francia, Charles de Bresson, que el rey podría ser un príncipe galo. Simultáneamente, se nombraron agentes diplomáticos colombianos encargados de establecer contactos en Europa.

La divulgación de estos proyectos provocó que, en Venezuela, el General Paéz quien, como ya vimos, había tenido ideas monárquicas, se erigiera junto a un grupo de notables como el máximo defensor del sistema republicano y viera la oportunidad de escindirse de Colombia. En realidad, desde 1826, Venezuela era prácticamente un Estado independiente, pero lo que ahora buscaba Páez era la oficialización de una situación de hecho. En estas circunstancias el Consejo de Ministros canceló de inmediato las gestiones entabladas en Europa, con el objetivo de instaurar una monarquía.

El 20 de enero se instaló el Congreso Constituyente, llamado Admirable, que de inmediato decidió sostener a cualquier precio el pacto de unión e integridad de la República, con la elección de un gobierno popular y representativo. El Congreso nombró, asimismo, una comisión para negociar con los representantes de Páez, pero las conversaciones fracasaron porque los venezolanos se negaron a aceptar cualquier planteamiento distinto al del reconocimiento de la independencia de su territorio.

En abril se conoció en Bogotá la deserción del Comandante del Batallón Boyacá de guarnición en Rioacha, José María Vargas, quien se puso a las órdenes de Páez, lo que agravó aún más el descontento imperante en la capital. En medio de este caos político-administrativo, el Libertador decidió presentar su renuncia al Ejecutivo y el Congreso se vio abocado a la tarea de elegir Presidente y vicepresidente de la República. La elección recayó en el doctor Joaquín Mosquera y en el General Domingo Caicedo, respectivamente. Ambos eran contrarios a los planes monárquicos, a las dictaduras y a cualquier tipo de tiranía, identificándose con los postulados de los partidarios de Santander, lo que puso de manifiesto la impopularidad del Libertador. El 18 de mayo, Bolívar abandonó Bogotá, con la idea de embarcar rumbo a Europa. Sin embargo, los problemas de salud lo obligaron a postergar su viaje y, finalmente, la muerte lo sorprendió el 17 de diciembre de 1830 en Santa Marta.

Entretanto, en el sur el General Juan José Flores había proclamado la independencia de las provincias ecuatorianas y asumido el mando de la recién creada República de Ecuador. Como veremos en un capítulo posterior, este ejemplo fue seguido por nuestro país, aunque se trató de una separación más aparente que real y sumamente efímera. De esta manera, se puso fin a la República de Colombia y al sueño bolivariano de unión de los países liberados del yugo español.

2.- Consecuencias de la unión a la República de Colombia

a) El acta de independencia y la actitud anexionista

Aunque es archiconocida el acta del pronunciamiento del 28 de noviembre de 1821, cabe transcribirla **in extenso** para el análisis de su articulado y llegar así a conclusiones que permitan esclarecer el suceso. El documento dice:

ACTA

del pronunciamiento por medio del cual Panamá se declara "libre e independiente del Gobierno Español", de 28 de noviembre de 1821.

En Junta General de todas las corporaciones civiles, militares y eclesiásticas, celebrada hoy 28 de Noviembre de 1821, a invitación del Excmo. Ayuntamiento; después de las más detenidas discusiones ante un numeroso pueblo y bajo el mayor orden y concordia, se convinieron y decretaron de común acuerdo los artículos siguientes:

1. Panamá, espontáneamente y conforme al voto general de los pueblos de su comprehensión, se declara libre e independiente del gobierno español.
2. El territorio de las provincias del Istmo pertenece al Estado republicano de Colombia, a cuyo Congreso irá a representarle oportunamente su diputado.

3. Los individuos de la tropa que guarnece esta plaza quedan en la absoluta libertad de tomar el partido que les convenga, y, en el caso que quieran volver a España, se les prestan todos los auxilios necesarios para transporte hasta la isla de Cuba; á los que guardándoseles los honores de la guerra, seguirán á los puertos de Chagres ó Portobelo, luego que los castillos estén en poder del nuevo gobierno; obligándose todos los oficiales, sarjentos y soldados, bajo el juramento debido, á seguir tranquilos, no hacer estorsiones algunas, ni tomar las armas contra los Estados independientes de América, durante la presente guerra.
4. Los enfermos que se hallen en el hospital serán asistidos por el gobierno, y luego que lleguen á restablecerse, se les prestarán los auxilios necesarios conforme al artículo 3.
5. El Jefe Superior del Istmo, se declara que lo es el Sr. D. José de Fábrega, coronel que fue de los ejércitos españoles; quedando en el mismo pié en que actualmente se hallan todas las corporaciones y autoridades así civiles como eclesiásticas.
6. El Jefe Superior tomará todas las providencias económicas que sean necesarias para la conservación de la tranquilidad pública.
7. Las autoridades prestarán en el acto del juramento de la independencia, señalándose el domingo próximo para hacer su publicación con la solemnidad debida.
8. El Jefe Superior en unión de los comandantes de los cuerpos oficiará al de la fortaleza de Chagres y destacamentos de Portobelo, para que al oficial que presente las órdenes entreguen estos puntos á estilo militar.
9. El Istmo por medio de sus representantes formará los reglamentos económicos convenientes para su gobierno interior; y en el ínterin, gobernarán las leyes vijentes en aquella parte que no diga contradicción con su actual estado.
10. La deuda pública que reconoce la tesorería se pagará bajo los pactos estipulados en su principio.
11. Para los gastos indispensables, el Jefe Político abrirá un empréstito que se reconocerá como parte de la deuda pública.
12. Los precedentes capítulos se imprimirán y circularán á todos los pueblos del Istmo, para que cesen la desavenencias que los ajitan; remitiendo los auxilios que necesita esta capital para llevar a cabo tan gloriosa empresa, como lo tienen ofrecido.

Siguen las firmas.....

Como se ve, este documento es breve en extensión e importa recordar que Bolívar tuvo frases elogiosas cuando lo conoció, pues sostuvo que “es el monumento más glorioso que puede ofrecer a la historia ninguna provincia americana. Todo está allí consultado, justicia, generosidad, política e interés general”. Sin embargo, tales apreciaciones no pasaron de la simple cortesía, dado que consideramos que el Acta es un testimonio ejemplar de los intereses político-económicos y sociales del grupo que encabezó el movimiento independentista, específicamente el de los comerciantes de la zona de tránsito, más que un modelo de “justicia”, “generosidad”. Nos atrevemos a decir lo anterior, porque al analizar su articulado se demuestra la capacidad estratégica y reflexiva de los criollos ciudadanos. Por lo mismo, podemos explicarnos por qué se convirtieron en los dirigentes de la emancipación. Así, en los artículos 3 y 4, se establecían las formas más adecuadas para deshacerse o ganarse los últimos reductos realistas y si bien en el 5 se aprueba la jefatura militar de José de Fábrega, sin menoscabo de las autoridades civiles y eclesiásticas, esto a su vez facilitó el sometimiento pacífico de las fortalezas del Chagres y Portobelo (artículo 8).

Por otro lado, a pesar de que Fábrega estaría facultado para tomar todas las providencias económicas que eran necesarias para la conservación de la tranquilidad pública (artículo 6), se hace evidente que su actuación no sería omnimoda, porque el artículo 9 indicaba: “el Istmo por medio de sus representantes formará los reglamentos económicos convenientes para su gobierno interior ...”. Es decir Fábrega dictaría las “providencias”, pero otros, o sea los notables, se encargarían de legislar para mantener la autonomía económica del país. Los artículos 10 y 11 se referían a medidas económicas prudenciales, mientras que el 7 estipulaba la fecha para al juramento de la independencia. Pero el cálculo nos resulta notorio en los artículos 1 y 12: en el primero se decía que el Istmo proclamaba su independencia de España “... conforme al voto general de los pueblos de su comprensión” y en el último se aclaraba “... “Los precedentes artículos se imprimirán y circularán a todos los pueblos del Istmo, para que cesen las desavenencias que los agitan, remitiendo los auxilios que necesita esta capital para llevar a cabo tan gloriosa empresa, como lo tiene ofrecido”. Esto es, se partió de un consenso hipotético en el movimiento independentista que se tornaría obligatorio, dado que a los criollos del interior no les quedó otra salida que identificarse con el movimiento de la capital ante el ineludible lenguaje conciliatorio hábilmente empleado. Es más, en el acta del 10 de noviembre ya se había proclamado que “deseosos de vivir bajo el sistema republicano, que sigue toda Colombia, anhelaba el mismo pueblo que esta villa (de los Santos) jurase la independencia del gobierno español...” interés que en apariencia encajaba perfectamente con lo propuesto en el artículo 2, o sea la anexión voluntaria a Colombia como fórmula salvadora.

Dadas las características de nuestra independencia, que vimos en el capítulo 10 de **El Panamá Hispano (1501-1821)**, esta actitud anexionista de los istmeños

es explicable. Carecían de fuerzas militares suficientes para afrontar un posible intento de reconquista por parte de las tropas realistas y no debemos olvidar que internamente estaban divididos, tal como se evidencia en el movimiento encabezado por la Villa de Los Santos que, temerosa de las represalias que podían tomar los criollos del capital, se puso bajo el amparo de Bolívar, cuyo carisma ejercía a la sazón un poderoso influjo.

Así las cosas, se comprende por qué el Cabildo Abierto del 28 de noviembre de 1821, inclusive discutió la posibilidad de que el Istmo de Panamá se incorporara al Perú al que le unían fuertes vínculos comerciales desde la etapa colonial, en particular a través de la trata de negros, pero que entonces aún no se había liberado del dominio español. Mas una vez que se adoptó la decisión de unirse a la República de Colombia, el 29 de noviembre, el Coronel José de Fábrega no sólo informó al Libertador, sino también le indicó: "En el día las circunstancias me obligan a implorar de V.E., su alta protección en todos los sentidos, para poder conservar a la República de Colombia un punto tan interesante; pues la desgracia que ha abrumado al Istmo, de tres años acá, lo ha dejado en la impotencia de no poder sufrir los cuantiosos gastos que se impendan para ponernos en el respetable estado que tanto demandan las circunstancias. Sobre todo, lo que más necesita, son a lo menos trescientos hombres disciplinados con sus componentes oficiales para las guarniciones de los más importantes puntos por donde podemos ser invadidos".

No debemos olvidar que cuando cayó Cartagena de Indias en manos de las fuerzas patriotas, en julio de 1821 Bolívar dio instrucciones al General Mariano Montilla para que emprendiera la campaña de liberación del Istmo de Panamá. Pero las dificultades de orden disciplinario de las tropas, entre otras causas, impidieron que se llevara a efecto. En verdad, entre 1820 y 1821, se dio una activa correspondencia que trató sobre una posible acción libertaria en nuestro país. Entre sus gestores, además de Bolívar, se destacaron Antonio José de Sucre, Luis Aury, José María Castillo y Francisco de Paula Santander. De los posibles jefes expedicionarios se mencionan en dicha documentación a Juan Illinwort, Rafael Urdaneta, Bartolomé Salom y el propio Montilla. El 17 de diciembre de 1821, es decir cuando ya el Istmo de Panamá se había independizado, si bien la noticia se desconocía en otros puntos de Hispanoamérica, Bolívar le comunicaba a Santander la reciente derrota de los realistas en Guayaquil y la ocupación de Quito por parte de los revolucionarios. En consecuencia, consideraba que la liberación de aquel territorio era cuestión de tiempo y veía indispensable fijar "una grande atención sobre la ocupación del Istmo de Panamá. Es de primera necesidad que para fines de enero próximo venidero esté la expedición destinada a obrar por Portobelo (y) en posesión de él (...) obrar contra Panamá de acuerdo con la expedición que yo haré mandar de San Buenaventura, la que estará sobre Panamá para fines de enero ...".

Mientras tanto, en Panamá los criollos no tuvieron ninguna dificultad para que los comandantes españoles entregaran las fortalezas del Chagres y Portobelo.

La mayoría de las tropas realistas se dirigieron a Cuba tal como se consignó en el Acta separatista. Pero el 30 de diciembre, echaron anclas en la isla de Taboga las fragatas de guerra de Su Majestad Católica "Prueba" y "Venganza" bajo el mando de José de Villegas y Joaquín de Sorea, respectivamente, y otros buques de transporte de tropas. Según el prócer Mariano Arosemena "esto alarmó al Gobierno y a la población", porque se pensó que con ellos regresaba al Istmo el General Juan de la Cruz Murgeón tras fracasar en Quito o bien que se trataba de una expedición española de reconquista. En realidad, estos oficiales venían a encontrarse con el ex-comandante General de Panamá e ignoraban los sucesos del 28 de noviembre. A decir del citado autor "por seis días se temió un ataque a la plaza y careciéndose en ella de fuerza armada para defenderla, todo hombre capaz de tomar un fusil se armó y se hizo en servicio militar cual en campaña". Finalmente, el 4 de diciembre, se concertó un acuerdo entre Fábrega y los Comandantes españoles mediante el cual estos se comprometieron "a no hostilizar directa ni indirectamente parte alguna del territorio de Colombia" desde Tumbes hasta el Istmo de Panamá. Asimismo se obligaron a no prestarle auxilio ni protección a Murgeón y siguieron su rumbo hacia el río Ganeiro u otro puerto neutral. Durante su permanencia en Taboga no habría comunicación entre la oficialidad y la marinería de las fragatas con la plaza de Panamá, mientras que las autoridades del lugar se constituyeron en garantes de la seguridad de dichas naves hasta tanto abandonaron el Istmo. Con posterioridad dichas embarcaciones se entregaron al Gobierno del Perú, pero al decir del futuro Intendente y Comandante de Panamá "no fueron apresadas aquí porque no quisieron, no por godos estos habitantes, sino por cobardes e ignorantes".

Aunque en Colombia la noticia de la independencia de Panamá causó satisfacción y el único ejemplar del acta que se recibió fue distribuida en territorio bajo dominio español para desmoralizar al enemigo, también causó preocupación la división interna entre los panameños. Como le señalaba el Coronel José María Carreño a Santander, el 20 de enero de 1822: "... la desgracia ha querido que allí esté sucediendo lo que entre nosotros al principio de la revolución, y es que como la Villa de los Santos fue la primera que proclamó la independencia, no quiere obedecer a Panamá como capital; pero si están de acuerdo unos y otros en prestarse mutuamente para la defensa de los españoles".

b) **Medidas proteccionistas de Colombia en Panamá**

Precisamente para proteger al Istmo de una posible acción de reconquista se envió como comisionado a Cartagena a Ramón Vallarino, quien obtuvo la ayuda militar de una expedición que se preparaba para auxiliar a los panameños. De este modo, el 17 de enero de 1822, zarpó de aquel puerto el Coronel José M. Córdoba con el batallón **Alto Magdalena** compuesto por 800 hombres, 200 de los cuales eran veteranos. El propio Córdoba le indicaba a Santander, poco antes de salir para Panamá, que todos los demás eran reclutas "y mucha parte de estos de muy triste figura". Asimismo, le advirtió que se habían escogido "los más malos

oficiales para cuadro de este cuerpo” y que llevaba también 50 artilleros. Se lamentó, además, por la tardanza en recibir las instrucciones y el dinero necesario. Adujo que si bien Carreño decía que marcharía pronto a Panamá con el **Girardot**, observaba “muchu frialdad”, e incluso había orden para sacar de este cuerpo a los venezolanos y “reinosos”, o sea que mandaran los 400 reclutas restantes. En consecuencia, no se hacía responsable de “cualquier mal suceso”. Por otra parte, Santander le había ordenado al General Montilla proveer los auxilios indispensables en el Istmo, como eran la artillería para cubrir las nuevas fortificaciones que se levantarían en Portobelo, buques menores para el apostadero y crucero, así como un oficial de ingenieros “que reconozca perfectamente toda avenida accesible y algún numerario para ocurrir a estos trabajos que el gobierno cree de preferencia para precaver que cualquier esfuerzo de la España se dirija contra el Istmo”. Pero, estas medidas las pondría en práctica Carreño.

Así las cosas, mediante decreto ejecutivo de 9 de febrero de 1822, firmado por el vice-Presidente Santander, provisionalmente y hasta la próxima reunión del Congreso, se erigió el Departamento del Istmo, compuesto por los departamentos de la antigua Comandancia General de Panamá que permanecería con los mismos límites que antaño tenía con el gobierno español. El nuevo Departamento tendría los mismos derechos que los otros que formaban la República de Colombia. Se gobernaría por un magistrado bajo la denominación de Intendente con el sueldo y las demás facultades que las leyes asignaban a los demás de Colombia. Dicho funcionario residiría en la ciudad de Panamá, en tanto que los gobernadores de las otras Provincias del Istmo gozarían, mientras se resolviera otra cosa, de los sueldos que le estaban asignados por el gobierno español, aunque sujetos a los descuentos previstos en la legislación colombiana. En virtud del decreto anterior, el vice-Presidente de la República, nombró en la misma fecha al Coronel José María Carreño como Intendente y Comandante General del Departamento del Istmo y al Coronel José de Fábrega Gobernador de la Provincia de Veragua.

c) **La Junta Consultiva de Panamá y la primera fase de la Administración de Carreño**

Carreño llegó a Panamá el 14 de febrero de 1822. Mientras tanto, desde el 28 de noviembre de 1821 hasta esta última fecha, como jefe superior del Istmo estuvo el Coronel José de Fábrega, de acuerdo con lo consignado en el acta independentista. Pero no gobernó solo sino que estuvo secundado por una Junta Consultiva o Representativa integrada por José Manuel Hurtado, Blas Arosemena, Juan José Argote, Manuel Urriola y Juan José Calvo. Entre las iniciativas de este grupo de notables sobresale el **Reglamento para el Comercio del Istmo de Panamá** del 31 de diciembre de 1821, por medio del cual se declararon francos los puertos de Panamá, Portobelo y el Chagres para recibir buques amigos o neutrales, se detallaron disposiciones para prevenir el contrabando y los requisitos que deberían cumplir los extranjeros para efectuar transacciones mercantiles en el

país; al mismo tiempo, se suprimieron algunos gravámenes practicados en el antiguo régimen y crearon nuevos impuestos para la importación y exportación de diversos géneros de mercaderías. Nos llama particularmente la atención el sistema de porcentajes, en los cuales Colombia, como era natural, resultaba la Nación más favorecida, siguiendo en orden de preferencia Chile, Perú, Buenos Aires y Méjico, descargando la mayor cuantía en los extranjeros. A pesar de que las recaudaciones de tales aranceles beneficiaban en gran parte al Estado, también se consignaban importantes sumas para el Consulado. Sin duda, con ello, los criollos trataban de materializar una aspiración largamente sentida y como prueba de su buena fe hacia el gobierno central, establecieron fuertes sanciones para los que se dedicaran al comercio ilícito, adoptando incluso medidas extremas como privar del derecho de ciudadanía a los infractores nacionales e incautar en su totalidad los bienes de los extranjeros involucrados.

El 6 de febrero de 1822, la Junta decretó una contribución extraordinaria de guerra, cuyo monto total logró alcanzar los 12 mil pesos mensuales, distribuidos de la siguiente manera:

Panamá:	4.600
Santiago de Veraguas:	3.700
Santiago de Alanje:	1.500
Villa de Los Santos:	1.300
Natá:	700
Portobelo:	200

Los Cabildos cabeceras de partido se encargaron de la recaudación de los susodichos fondos y únicamente se exoneraron de su pago a los militares y a “los absolutamente pobres y jornaleros”. De acuerdo a su capacidad adquisitiva, los contribuyentes se subdividieron en cuatro clases, a saber: de 15, 10, 5 y 1 pesos. Como estímulo la Junta prometió que los miembros de los Ayuntamientos que hicieran efectivos los aportes “serían tenidos como Beneméritos de la Patria y su mérito se elevará al Supremo Gobierno para que sea atendido como es justo”.

En otra reglamentación del mismo mes, la Junta acordó que podían continuar en sus cargos los Gobernadores de Santiago, La Villa de los Santos y Natá, pero que gozarían de emolumentos y estarían sujetos al gobierno de la capital en lo referente a Guerra y Hacienda y conforme a las leyes vigentes en los ramos de Justicia y Policía. Asimismo, declaró disueltas las Juntas de Guerra formadas en Santiago y Los Santos, y les restó atribuciones a sus gobernadores, los que en adelante fungirían como jueces ordinarios en igualdad con los alcaldes, y asimismo, de acuerdo con lo establecido en los artículos 10 y 11 del acta del 28 de noviembre, dispuso que el jefe superior del Istmo reconociera como parte de la deuda pública los gastos en que habían incurrido algunos Ayuntamientos “para establecer y declarar la independencia”.

Con todo, tal preponderancia político-administrativa de los criollos ciudadanos

sufrió una merma considerable al disolverse la Junta Consultiva por resolución del General José de Fábrega, con motivo de jurarse la Constitución colombiana el 24 de febrero de 1822 y entrar a ejercer las funciones como Intendente y Gobernador de Panamá el Coronel venezolano José María Carreño. En realidad, para ese entonces, el país confrontaba un decaimiento económico-fiscal tan agudo, que el 1 de marzo, éste no pudo menos que informar a la Secretaría de Guerra: "...la pobreza del Istmo toca en la miseria, su carestía, y no tener más víveres en su territorio que los granos de consumo y subsistir de los frutos que vienen de Guayaquil y del Perú, la falta de capitales, de haciendas verdaderas y de todos los elementos que constituyen la riqueza de su territorio, no abren recursos para subsistir [...] y por ahora es necesario sacarle del Estado de decadencia en que se halla fomentando todos los ramos de la agricultura, minería, industrias, etc. de que es susceptible el Istmo en todos sus puntos". Al mismo tiempo, el Intendente se refirió al encarecimiento de los productos de primera necesidad y recomendó trato especial hacia el país "...por su voluntaria independencia y agregación a la República; por el carácter delicado de sus habitantes y por las ideas encantadoras que les presenta Lima, siendo necesario presenciar su decisión, ganar sus voluntades y acreditar la generosidad y filantropía de la República de Colombia".

A fin de conocer mejor "el carácter delicado" de los panameños y de esta forma "ganarse sus voluntades", Carreño comisionó a Manuel Arce para que elaborara una lista de los patriotas y de aquellos que aún se inclinaban por la monarquía. Un examen detenido del comprometedor documento que Arce presentó el 30 de abril de 1822, trasluce que una gran mayoría de los signatarios del Acta del 28 de noviembre aparecen calificados bajo los epítetos de "egoístas" o "realistas", por lo que independientemente de la posición adoptada por el autor, podemos colegir que en aquel suceso separatista se suscitaron desplazamientos de figuras a última hora y acomodo de intereses. Posteriormente, el prócer Mariano Arosemena no soslayó el asunto y lo explicó en los siguientes términos: "Se ha creído por algunos, que los promovedores del gobierno libre e independiente de la metrópoli, fueron aquellos individuos que firmaron el Acta de la Junta congregada el 28 de noviembre en esta ciudad. Pero eso no es exacto. A la junta no asistió ningún simple ciudadano, sino que se compuso de las corporaciones civiles, militares y eclesiásticas. Entre esos mismos empleados había uno que otro que era desafecto al cambio de la administración, pero al ver la fuerza de la opinión se sometieron todos al sentimiento de la mayoría..."

Con razón, por estas fechas, Carreño le informaba a Santander que todo el territorio del Istmo estaba quieto y "todos generalmente odian a los españoles, particularmente en la Villa de los Santos y demás pueblos del interior", pero en la ciudad capital aún "hay algunos godos que yo compondré". Igualmente comunicaba el éxito en sus gestiones para que cesaran las desavenencias entre los del interior con los capitalinos, máxime cuando los santeños "tenían y temían (...) ver

al Coronel Fábrega Jefe Superior político y militar". Este, por su parte, se encaminó a Veraguas, si bien renunció al mando de dicha provincia, lo cual Carreño consideraba "utilísimo el admitírselo" y sugería destinar allí al Coronel Figueredo. No obstante, Mariano Arosemena indica en sus **Apuntamientos Históricos** que Fábrega fungió como jefe político de Panamá desde 1822 hasta 1824.

ch) **Complacencia de los Istmeños ante el Gobierno Central**

De conformidad con las instrucciones que recibió de Santander, el Intendente del Istmo procedió a mantener, sino a designar, a algunos panameños en el engranaje burocrático del país. En abril de 1822, solicitó y obtuvo del vicepresidente de la República los nombramientos de Blas Arosemena como Auditor de Guerra y de Juan José de Argote en calidad de Secretario de la Intendencia. Además dictó instrucciones para reprimir el contrabando y puso en práctica exoneraciones para los dueños de arrias en el Chagres y Cruces. Por otra parte, ese mismo año se celebraron los comicios para elegir los senadores y representantes al Congreso Nacional. Para el primer cargo por Panamá resultaron designados Manuel José Hurtado y el Dr. Isidro Arroyo, mientras que el presbítero Atanacio García, fue electo representante por Veraguas. Pero según Mariano Arosemena el proceso electoral de los senadores, ante la falta de mayoría popular, debía ser perfeccionado por el Congreso.

Resulta muy significativo el hecho de que los líderes patriotas en la República de Colombia, según apunta David Bushnell, reconocieron la suma de 656.847 pesos que los españoles adeudaban a los panameños en concepto de salarios caídos, pensiones, empréstitos y otros renglones afines. Observa este autor que ello fue así, pese a que tal cantidad, en su mayor parte, había servido para financiar la guerra contra Colombia. A su criterio se convino en asumir dicha deuda como una condición para el ingreso de Panamá a la República colombiana. Más aún, posteriormente el Congreso rechazó la propuesta de discutir el asunto.

A la luz de lo anterior, no estuvieron fuera de lugar los comentarios que aparecieron en la **Gaceta Oficial del Departamento** del Istmo del 3 de abril de 1823: "... se puede asegurar sin hipérbole que el supremo gobierno se ha escedido (si es que hay excesos en la beneficencia) garantizando nuestra acta de independencia de 28 de noviembre (...) pues no solamente se han confirmado los empleados natos en sus respectivos destinos, sino que en los interinos han obtenido la ventaja de una propiedad que les era muy aventurada en el anterior gobierno. Los habitantes de este Istmo deben complacerse de esta generosidad que ha forjado la suerte de los agraciados de un modo irrevocable y que no será su duración a merced del capricho, intereses y pasiones de los mandatarios".

En consecuencia, no resulta extraño que cuando, en 1823, el vicepresidente Santander, deseoso de obtener un empréstito con Inglaterra, recurrió a la emisión de 200.000 pesos en certificados de deuda que podían redimirse por dinero o provisiones, los comerciantes panameños entregaron la muy significativa suma de

30.000 pesos, mientras que sus homólogos de Cartagena solo dieron 4.000 pesos, según nos informa Bushnell. A su vez, como indica este mismo autor, Ecuador y Panamá en 1824 solo pagaban el 3% en lugar del 5% anual sobre los censos eclesiásticos que, a la sazón, eran similares a los préstamos hipotecarios ordinarios. Con razón, Mariano Arosemena informó por estas fechas que “las leyes expedidas por el Congreso fueron de mucho aprecio para los istmeños...”. Observó, asimismo, que al celebrarse el segundo aniversario de la independencia de Panamá se hizo “(...) con solemnidad y fausto. A porfía el gobierno i el pueblo se disputaron la primacía de la festividad (...) Nos hallábamnos en nuestra luna de miel, todo era abnegación i amor a la patria, de los istmeños habíase formado una sola familia unida con los lazos de la política republicana que había sido abrazada generalmente i estaba mantenida por la más íntima confraternidad”.

d) **Panamá como punto de tránsito de tropas y municiones de guerra hacia el Pacífico sudamericano (1822-1824)**

Tan pronto como Simón Bolívar supo la noticia de la independencia de Panamá, no solo impartió instrucciones para que se adoptaran medidas para protegerla, sino que tal como se lo expresó al Coronel José de Fábrega, en febrero de 1822, desde el Istmo saldría una expedición hacia la costa de Esmeralda o Guayaquil para continuar la campaña de Quito. Para tal efecto, en ese mismo mes por la vía del puerto de San Buenaventura envió a Panamá a su edecán Daniel Florencio O’Leary quien, en coordinación con Fábrega o Carreño “tomará el más vivo interés en que la expedición salga de Panamá en los mismos términos, del mismo modo y con las mismas fuerzas que prevengo en mis órdenes que usted conoce”. O’Leary no debía por ningún motivo, dejar de llevar a cabo este plan de operaciones. La fuerza expedicionaria contaría de 1.000 hombres o por lo menos de 800. Incluso dichas tropas podían ser las que Carreño o Córdoba ya habían trasladado al Istmo desde Cartagena. Lo más importante era que las tropas zarparan antes de Panamá, toda vez que Bolívar tenía previsto estar en Quito a principios de abril. Similares órdenes dio Santander, quien especificó que el cuerpo expedicionario podría ser el batallón **Girardot** o el **Alto Magdalena** “completado con tropas y reclutas del Istmo hasta donde sea posible”. Poco después, el 1º de marzo se dio una contraorden indicando que los 1.000 soldados establecidos en Panamá regresaran a Buenaventura y de allí al cuartel general en Popayán. Pero ya el Coronel Córdoba había zarpado con 685 hombres del batallón **Alto Magdalena**, si bien Carreño informaba que varios de los restantes soldados desertaron porque eran “montunos de Cartagena”. Señaló, asimismo, que del Istmo no había partido en aquella división “sino uno u otro voluntario, porque no es el tiempo de hacerles salir a la fuerza”. El batallón Girardot quedó protegiendo la plaza.

Días después de su arribo a Panamá, Carreño recibió la orden del Vicepresidente Santander de formar el **Batallón 1º del Istmo**, cuyo jefe e instructor fue el Teniente Coronel Irlandés Francisco Bourdet O’Connor, quien en sus **Recuerdos**

nos dejó una vívida estampa de esta experiencia. Confesó que para formar y disciplinar a los panameños le fue preciso aprender la táctica española, máxime cuando su formación era en la caballería y el cuerpo militar del Istmo habría de ser de infantería. Más aún, dijo que “no había en Panamá oficiales en quienes valirme para colocar en las compañías de mi batallón, pero por fortuna me encontré con uno muy bueno, a quien encargué la mayoría”. Se trataba de un capitán español apellidado Rubial el que, a su vez, auxilió a O'Connor con otro sargento veterano del ejército realista que se hallaba en el interior de la provincia. O'Connor tuvo que actuar con mano firme para lograr su propósito: “Me dedicaba todos los días a la instrucción de los soldados de mi batallón y establecí academia diaria para los oficiales. Casi todos eran jóvenes salidos recientemente de sus casas y de las faldas de sus madres. Como frecuentemente me importunaban con sus quejas, en una de esas reuniones de academia les dije que ellos habían abrazado la carrera de las armas y que por consiguiente, era necesario que supieran conducirse como hombres y como militares, y no importunarme con sus quejas como muchachos de escuela; que sus asuntos de honor los arreglasen con la espada”. A partir de ese momento cambió la actitud de los jóvenes oficiales que “tomaron esto a pecho”. No está demás decir, que muchos de estos jóvenes, como observa Juan Bautista Sosa, pertenecían a distinguidas familias de Panamá, entre los que menciona a Sebastián Arce, Tomás Herrera, Juan Antonio Miró, Bartolomé Paredes, José María Alemán, Francisco Gutiérrez Herrera, Bernardo Vallarino y Benito Lezcano, entre otros.

Ciertamente no resultó tarea fácil formar el **Batallón 1º del Istmo**. Esto se lo hizo saber Carreño a Santander, en noviembre de 1822: “...usted sabe muy bien el tino que se necesita para lidiar con hombres campesinos y delicados como estos y porque creo que para la defensa me pueden servir de milicianos, casi lo mismo, y causan menos gastos al estado, y porque para esto se presentan voluntarios”. La otra razón, quizá más importante, era la “miseria en que está este Departamento es muy grande” y le era difícil sostener las tropas. Urgía, en consecuencia, al Vicepresidente para que lo socorriera con algún dinero. Desesperado el Intendente llegó a plantearle a aquel que el **Batallón 1º del Istmo** se uniera al **Girardot**, a fin de suprimir algunas plazas que causaban gastos al Estado. Por otra parte, Carreño vivía temeroso de una posible invasión de las tropas españolas y optó por el reclutamiento voluntario de milicianos. Ante este peligro los panameños cerraron filas con el Intendente, quien no dudó en calificarlos de “muy patriotas (...) y solo tienen mucho apego al interés, pero usted sabe muy bien -le decía a Santander- que el desprendimiento no se adquiere sino es sufriendo, creo que en caso necesario algunos se irán al monte y otros pelearán y ayudarán bastante a la defensa”.

A principios de mayo de 1823, Carreño se mostró bastante satisfecho con los progresos del **Batallón 1º del Istmo**, sobre todo por la disciplina impuesta por O'Connor. Pero siguió sugiriéndole a Santander la fusión de aquel cuerpo con el

Girardot para formar 1.000 plazas. Tampoco dejó de lamentarse por las “miserias del Departamento”, pese a que recibió donativos del interior: ... aquí de sargento, abajo la ración es medio y cuartillo en mano, y una libra de carne, alcanzando cada mes el batallón **Girardot** mil y pico de pesos, y el **Istmo** seiscientos y setecientos muchas veces; le recuerdo a usted —le decía a Santander— para que no eche en olvido mis grandes urgencias y me auxilie con lo que pueda”.

Tras efectuar reclutamientos en el interior del país, el 1º de noviembre de 1823, O'Connor partió de Panamá con el **Batallón 1º del Istmo** rumbo al Perú. Estaba formado por 600 plazas, más otros 400 hombres de diferentes cuerpos, bajo las órdenes del capitán Harris. Una parte de la expedición desembarcó en Guayaquil y el grueso de la misma lo hizo en la costa peruana. En Pativilca las fuerzas procedentes del Istmo fueron disueltas en los batallones **Pichincha** y **Voltijeros** que participaron en las batallas de Junín y Ayacucho. Importa recordar que en estos decisivos combates para la independencia del Perú, participaron, Tomás Herrera y José Antonio Miró Rubini, entre otros panameños ilustres.

No obstante, tan grande honor no le correspondió a todo el cuerpo expedicionario de Panamá. Por el contrario, el 10 de enero de 1824, J. Gabriel Pérez, desde Pativilca le escribía a Carreño lo siguiente: “Muy desagradable ha sido para S.E. el Libertador la vista del estado miserable en que ha llegado el **Batallón Istmo**, y la contemplación de las causas que lo han producido. Una de ellas se dice ser la escasez de alimentos que han sufrido en la navegación, pues aseguran que las carnes se encontraron tan malas desde el primer día que tuvieron que arrojarlas al mar, careciendo por esta causa la tropa de la ración de este artículo”.

Más adelante observaba Pérez: “Grande ha sido el estado de desnudez en que se han presentado estos infelices, y más terribles las consecuencias de la falta de abrigo. Atribúyase esto ... al abandono del soldado ...”. Mas lo que sí consideraba “imperdonable es la remisión que ha hecho US de multitud de inválidos que para nada sirven, ni menos para el servicio militar, sin que pueda mirarse como un auxilio a la causa del Perú, ni como un provecho a la República de Colombia”. Lo cierto es que durante el viaje alrededor de 70 soldados del **Batallón 1º del Istmo** enfermaron y otros 19 murieron.

Del mismo modo, no faltaron quejas por la mala calidad y condiciones de los armamentos que se remitían desde Panamá al Perú. Pero la verdad es que hasta la batalla de Ayacucho se llevó a cabo una intensa movilización de tropas desde el Istmo a Guayaquil. Estas procedían no solo de Colombia, sino también de Venezuela. Así, a mediados de 1824 alrededor de 4,000 soldados cruzaron por Panamá rumbo al Perú. Mas también nuestro territorio sirvió como centro de enlace de noticias entre los jefes revolucionarios. Incluso por esta fecha, Carreño envió a Manuel Ayala a solicitarle al gobierno de Guatemala, tropas y dinero para ayudar a la liberación del Perú. Desconocemos el resultado de esta misión, si bien el Libertador no se hizo ninguna ilusión al respecto.

e) **Reivindicaciones y descontento de los panameños ante Bogotá**

Virtualmente desde los inicios de la unión a la República de Colombia, los panameños abogaron ante el gobierno central para que se les concediera una serie de beneficios destinados, sobre todo, a impulsar el comercio. Así, en las sesiones del Congreso, en abril de 1823, el senador por el Istmo Manuel José Hurtado, presentó un proyecto para la apertura de un camino carretero desde Gorgona a la ciudad de Panamá. Pidió, además, que se declarara libre de todos los derechos, incluso de contribución directa, al buceo de perlas y que se regulara el comercio con Guayaquil y demás puertos del Pacífico sudamericano. En marzo de ese mismo año, “un ciudadano natural de Panamá” elevó a la alta consideración del Congreso un “Proyecto para la formación de algunas leyes beneficiosas al Istmo”. En dicho documento se sugería, entre otras cosas, que las leyes mercantiles de la República no fueran extensivas al Istmo, “quien por su particular posición, falta de industria y atraso en la agricultura demanda un reglamento propio para clasificar su comercio de consumo y de exportación”. Solicitaba, a la vez, que se nombrara una “comisión de Geógrafos e Hidráulicos” europeos a fin de construir un Canal que comunicara las aguas del Río Grande con las del Chagres. Pedía el establecimiento de dos aduanas, una en Montijo y otra en la desembocadura del río Coclé del Norte, al tiempo que “todo capital al uno y al tres por ciento se redujese a menor suma, aumentándose el rédito hasta el cinco por ciento siempre que produzca igual cantidad al interesado”. Recomendaba la concertación de un tratado especial de comercio con el Perú y que se dispusiera “un medio de subsistencia para el Istmo, mientras los derechos del comercio producen lo necesario para tan interesante objeto”. También pedía que la deuda pública de las Cajas del Istmo, fuese “reconocida y pagada, en cualquiera de las tesorerías de la República como si fuera contraída especialmente con aquella donde se autoriza”.

En mayo de 1824, el Procurador de Comercio Mariano Arosemena, se refirió a los beneficios que traería una ruta de comunicación terrestre y descartaba el proyecto de un Canal interoceánico propuesto por el General de División Juan D. Evereux. En sus **Apuntamientos Históricos**, dejó consignado el modo de pensar de los panameños en ese entonces: “Nos ocupábamos de ir planteando las leyes salidas del Congreso de 1823 i en procurar que se espidiera las que demandaba el tráfico intermarino, ecsimiéndosele de los impuestos de aduana, con que eran gravadas las importaciones de mercaderías para el comercio interior. La prensa periódica era el principal vehículo al intento. Ella recomendaba la adopción de franquicias en favor del comercio de tránsito, i la confección de un ferrocarril sobre la faja de tierra, que separa los dos océanos. Nuestro tema era que las empresas comerciales para el exterior fueran libres, escaso de todo derecho, de toda contribución, sin cuya medida no podría revalorizarse el gran comercio que se hiciera por el Cabo de Hornos para las Repúblicas del Sur. I relativamente al camino, deseábamos que se construyera de tal modo que la traslación de un mar a otro de los pasajeros, de los cargamentos, fuera tan rápido y veloz como si los dos océanos aparecieran unidos...”.

Si se lograba lo anterior, Panamá podría entonces colocarse bajo el amparo de las principales naciones marítimas como la Gran Bretaña, Francia y los Estados Unidos de Norteamérica, pasando a ser de esta forma, un “país hanseático”. A tal punto deseaban esto los notables que lo exigieron como una condición **sine qua non** en septiembre de 1826, cuando José María Carreño les hizo jurar la Constitución Boliviana de corte vitalicio, que como vimos, le confería la dictadura a Bolívar. Si bien poco después, por presiones del propio Carreño, los istmeños, aceptaron sin más, sus exigencias y pidieron al Libertador que usara “todas las facultades necesarias” para salvar “a la República del naufragio que la amenaza”, esto ahondó las ya profundas divisiones y rivalidades personales y políticas existentes que alteraron la tranquilidad hasta entonces imperante en Panamá, tal como veremos en el próximo capítulo.

Si exceptuamos el pago de la deuda pública, el establecimiento del Colegio del Istmo en 1823, así como los permisos para exploraciones fallidas destinadas a determinar la factibilidad de una ruta interoceánica que trataremos en otro capítulo, las demandas de los panameños recibieron poca o ninguna atención en Bogotá. Mas estos no se dieron por vencidos. En noviembre de 1829, en carta a José Domingo de Espinar, Mariano Arosemena le solicitaba sus “buenos oficios” ante el Libertador para que permitiera, entre otras cosas, el libre comercio en el Istmo, así como “la apertura del camino bajo las bases que tenga a bien decretar el Libertador Presidente”, y la creación de un Tribunal de Consulado “... tan necesario en este punto comercial para dirimir las contiendas que cada día se suscitan sobre negocios de giro, y para el cuerpo del comercio que se halla sin amparo ni protección...”. Casi al mismo tiempo, comerciantes, padres de familia y vecinos de Panamá, elevaron una representación al Libertador en la que se refirieron al “abatimiento y languidez del comercio del Istmo, bajo instituciones que presentimos les serian prósperas, notamos la falta de concurrencia a nuestros puertos de los mercaderes de otras naciones, y vemos, en fin radicada la más espantosa miseria al cumplirse los ocho años de nuestra independencia de España”.

A fin de encontrarle soluciones a tal estado de cosas, los panameños le solicitaron a Bolívar que: 1º declarara al Istmo “país de libre comercio con todos los pueblos de la tierra, sin prohibirse ninguna clase de efectos, frutos o producciones, con absoluta exención de derechos, sin sufrir registros y sin estar sujetos los cargamentos a depósitos, ni aduana”; 2º que le concediera a “una compañía de capitalistas extranjeros, la que ofrezca más ventajas, la apertura de un camino o canal que haga fácil y expedita la comunicación norte a sur del Istmo, imponiéndose un corto derecho municipal sobre las piezas que transiten por él”, y 3º que se arreglaran “los establecimientos interiores de un modo productivo para sostener el Gobierno, las autoridades del País y una moderada guarnición, que no sea más que la necesaria a la seguridad del orden público...”.

Dada la situación de anarquía por la que en esos momentos atravesaba la República de Colombia, ahora menos que nunca las peticiones de los istmeños podían ser atendidas. Pronto al descontento económico en Panamá, se añadió el malestar político-administrativo que, como veremos en un capítulo posterior, dieron como resultado los movimientos separatistas.

BIBLIOGRAFÍA SELECTA

- Alfaro, Ricardo J.: **Vida del General Tomás Herrera**. Prólogo de Guillermo Andreve, Universidad de Panamá, 1960.
- Araúz, Celestino Andrés: **La independencia de Panamá en 1821: Antecedentes, balance y proyecciones**. Academia Panameña de la Historia, Panamá, 1980.
- Archivo Santander**: Editorial Aguila Negra, Bogotá MCMXVII, Vols. VIII, IX y X.
- Arosemena, Mariano: **Apuntamientos Históricos (1801-1840)**. Biografía del autor, notas e índices de Ernesto J. Castillero. Publicaciones del Ministerio de Educación, Panamá, 1949.
- Historia y nacionalidad (testimonios éditos e inéditos)**. Estudio preliminar de Argelia Tello. Editorial Universitaria, Panamá, 1979.
- Bushnell, David: **El régimen de Santander en la Gran Colombia**. El Áncora Editores, Bogotá, 1984.
- Castillero C., Alfredo: "El anexionismo de 1821". **Revista Lotería**, II Época, Vol. VI, N° 67, junio de 1961.
- Figueroa Navarro, Alfredo: **Dominio y Sociedad en el Panamá Colombiano (1821-1903) (Escrutinio Sociológico)**. Impresora Panamá, Panamá, 1978.
- Gaceta de Colombia**: Facsímiles de septiembre de 1821 a diciembre de 1831. Publicaciones del Banco de la República, S.F., 5 vols.
- Gasteazoro, Carlos Manuel; Araúz, Celestino Andrés; Muñoz Pinzón, Armando: **La Historia de Panamá en sus Textos**: Tomo I (1501-1903). Editorial Universitaria, Panamá, 1980.
- Hall, Basilio: "La ciudad de Panamá en 1822". **Revista Lotería**, 1a. Época, N° 44, enero de 1945.
- Henoa, Jesús María y Arrubla, Gerardo: **Historia de Colombia para la enseñanza secundaria**. Octava edición corregida y aumentada. Talleres Editoriales de la Librería Voluntad, Bogotá, 1967.
- Masur, Gerhard: **Simón Bolívar**. Instituto Colombiano de Cultura, División de publicaciones, segunda edición en español, Bogotá 1980, Tomo II.
- Memorias del General O'Leary**. Edición facsimilar del original de la primera edición. Ministerio de Defensa, Venezuela 1981, vols. XVIII, XIX, XX, XXI, XXII.
- Miró, Rodrigo: "Nuestro ideario económico de 1821" con documentos varios. **Revista Lotería** II Época, vol, XI, N° 127, junio de 1966.
- José Antonio Miró Rubini, soldado de Ayacucho**. Academia panameña de la Historia, Panamá 1985.
- Mollien, Gaspar Theodore: **Viaje por la República de Colombia en 1823**. Biblioteca Popular de Cultura Colombiana, Bogotá, 1944.

- Nicolau, Ernesto J.: **El grito de la Villa (1° de noviembre de 1821)**. Capítulo de Historia de Panamá, Imprenta Nacional S.F.
- O'Connor, Francisco Bourdet: **Un irlandés con Bolívar. Recuerdos de la independencia de América del Sur en Venezuela, Colombia, Bolivia, Perú y la Argentina por un jefe de la Legión Británica de Bolívar**. El Cid Editor, Caracas, 1977.
- Sosa, Juan Bautista: "La bandera del Istmo en la batalla de Ayacucho". **Revista Lotería** N° 72, mayo de 1947.
- Walker, Alejandro: "Las provincias del Darién, Panamá y Veraguas y la ciudad de Panamá en 1822". **Revista Lotería**, 1° Época, N° 92, enero de 1949.

CAPÍTULO II

PANAMÁ EN 1826: EL CONGRESO ANFICTIÓNICO Y LA CONSTITUCIÓN BOLIVIANA



Antigua Iglesia de San Francisco en cuyo convento se celebró el Congreso Anfictiónico.

1.- Los principales puertos de Panamá en vísperas del Congreso Anfictiónico

Apenas es necesario decir que las transacciones mercantiles en el Istmo tardaron en reactivarse después de consumarse el movimiento independentista. Ya vimos la opinión que transmitió José María Carreño al Secretario de Guerra, poco después de su arribo a Panamá, e indicó que en este territorio la pobreza tocaba en la miseria. Francisco Bourdet O'Connor que llegó al Istmo junto con el Intendente, manifestó que "Panamá entonces era un triste lugar, rodeado por el océano, con muchas baterías y una punta de tierra, única que daba entrada a la ciudad. Su comercio consistía especialmente en la pesca de perlas; sus habitantes (gente muy buena y honorable), ocupados en sus negocios comerciales". Asimismo, llamó poderosamente su atención la escasez y carestía de los comestibles. De este modo, un barril de harina de trigo de dos quintales que en el puerto de Chagres costaba 8 pesos, en Panamá se vendía en 60 pesos. Ello era así porque casi todos los géneros de consumo se importaban de Guayaquil o del Perú.

Por su parte, el capitán escocés Basilio Hall, que en 1822 estuvo en la ciudad de Panamá, observó que en algunas de sus secciones las "calles enteras se dejan descuidadas; el pasto ha crecido en la mayor parte del pavimento, y también las obras militares estaban desmoronándose para destruirse. En suma, todo dice, la misma historia lamentable de antiguo esplendor y pobreza presente..." Indicó, igualmente, que durante las mañanas hacía mucho calor para moverse con comodidad, "pero que al ponerse el sol, todo el mundo salía de paseo para disfrutar el aire delicioso del breve crepúsculo, por sendas de bosques encantadores, afuera de los suburbios, con paisajes de lo más rico en belleza tropical..." Se sorprendió mucho cuando a su llegada al puerto oyó que "todos los negros y negras que pululaban en el muelle" hablaban inglés con un fuerte acento de las islas occidentales, particularmente de Jamaica, debido a sus continuos tratos comerciales. Más aún, observó que la mayor parte de los nativos del Istmo también se expresaban en aquel idioma "más o menos bárbaro". Del mismo modo, vio mucha influencia británica "en otras innumerables circunstancias triviales [en] el vestido, aspectos y maneras, [que] contribuían a hacernos sentir que habíamos dejado los países puramente españoles".

Similares puntos de vista expuso el viajero francés Gaspar Theodore Mollien, en su conocida obra **Viaje por la República de Colombia en 1823**. Indicó que para un europeo la primera impresión de la ciudad de Panamá era agradable: casas de tres pisos habitadas por varias familias, con las gentes, el ruido y el constante ajeteo. Pero después reconocía cosas desagradables, sobre todo “una suciedad excesiva que agrava la indolencia natural de los climas cálidos y de todo pueblo de origen español. En Cartagena no se encuentra una silla, pero aquí se está materialmente agobiado por los muebles; por todas partes se meten las gallinas y las palomas, al paso que en el patio los cerdos se alimentan con todas las basuras que se tiran por las ventanas, único sistema que hasta ahora se [ha] descubierto para hacerlas desaparecer”. En cuanto a las calles, dijo que eran “estrechas, mucho más oscuras que las de Cartagena y hasta mucho más sucias; durante la noche están bastante alumbradas por las luces de las tiendas que hay en ellas y en las que los comerciantes se ocupan de poner con orden y mantener una limpieza que demuestra a la legua las relaciones que tienen con los ingleses. Las tiendas de comestibles, en particular, están mucho mejor surtidas que las de las ciudades del interior (de Colombia); se encuentran muchos artículos de los Estados Unidos y una gran cantidad de vinos y licores de todas clases. Hay un sitio en Panamá en donde no se sirve sino café...”

Mollien, asimismo, expresó que Panamá contaba con dos ciudades: Panamá la alta y la baja, es decir la situada en intramuros y en el arrabal. En las calles de esta última sólo se veía gente de color y observó que existía la diferenciación social. Así, poco tiempo después de su llegada en una fiesta “las señoras blancas se negaban a bailar con los oficiales negros de la guarnición; fue preciso que los maridos interpusieran toda su autoridad para que consintieran que bailaran con ellos”.

Para estos primeros años de la unión de Panamá a la República de Colombia, son también importantes las descripciones que hizo Alejandro Walker de las Provincias del Darién, Panamá y Veraguas. Particularmente dignos de destacar son sus puntos de vista acerca de las ciudades de Panamá y Portobelo. Respecto a la primera dijo que “las calles son anchas y empedradas, tanto en la ciudad como en los arrabales; pero las casas (en estos últimos) son por lo común de madera y alternan con chozas cubiertas de paja. La catedral es un hermoso edificio de piedra, como lo son también las iglesias, los conventos y un excelente hospital”. Igualmente señaló: “La gente de Panamá tiene un modo de hablar sumamente despacio, y diría que el calor del clima los oprime y agobia, sin embargo gozan de buena salud, y viven por lo general hasta una edad muy avanzada”. Y en cuanto a las actividades comerciales afirmó: “Tal es el espíritu de tráfico en esta ciudad, que todos se ocupan en comprar y vender”.

En cuanto a Portobelo, Walker además del clima malsano, el calor excesivo y las “exhalaciones húmedas”, señaló que la ciudad consistía en una calle principal que se extendía a lo largo de la orilla del mar “cruzada por varias otras

junto al lado del monte”. Tenía, a la sazón, dos conventos, dos iglesias, dos plazas y una aduana, al igual que otros edificios públicos. En el lado oriental estaba el barrio de Guinea donde habitaban los negros. Las casas eran, por lo general, de madera y algunas de piedra. Las mejores no pasaban de 150. La reducida población del lugar consistía en negros y mulatos, a más de 20 familias blancas y las guarniciones de los fuertes. Se aprovisionaban de Cartagena y había unos cuantos trapiches donde se elaboraba azúcar.

Chagres era el otro puerto de cierta importancia en el Istmo en los años que venimos reseñando. Según Mollien el pueblo se extendía por los declives de una pendiente poco acentuada bajo el fuerte de San Lorenzo. Pese a lo rústico de las chozas levantadas en el lugar, había un activo comercio con los ingleses. Por eso el viajero no pudo menos que decir: “Este Chagres pavoroso, da la sensación de opulencia, y en ningún otro lugar de la República ai mayor cantidad de dinero en circulación. Pocos negros hay que no ganen 60 a 80 piastras por semana, ganancias prodigiosas que van a parar a las tienduchas donde se venden toda clase de vinos y de licores”. Más adelante, sostuvo: “En este lugar de espanto la vida es sumamente cara: una gallina cuesta una piastra y a veces hasta dos [...] El transporte de las mercancías inglesas se hacía en piraguas. “Traían telas y se [llevaban] el oro del Perú y de Colombia y la plata de Méjico”. El cargamento de los buques que venían de Norte América, se componía de carne salada, bacalao, cebollas y otras mercaderías de Jamaica. Se introducía mucho tabaco de contrabando “con el nombre de tabaco de la Habana”. A juicio de Mollien los habitantes del Chagres constituían “una población independiente, donde los intendentes no suelen atreverse a cobrar las contribuciones ni a proceder al reclutamiento de los mozos...”

Sin duda, Chagres era la excepción de lo que ocurría en el Istmo en los albores de la unión a la República de Colombia, si tomamos en cuenta la visión de los funcionarios del Gobierno central. Así, el 30 de abril de 1822, es decir pocos meses después de encargarse de la Intendencia, Carreño manifestó que el comercio comenzaba “a avivarse aquí, porque de veinte días a esta parte han venido tres buques de Paita y dos de Guayaquil, en los cuales no han dejado de venir como ciento cincuenta mil pesos y aún cuando no han producido nada a su entrada (según el plan de comercio) causarán a su salida”. Al mismo tiempo mostraba su satisfacción “porque el Istmo va a revivir pronto en el comercio, con el plan tan liberal que tiene, que no dudo servirá de envidia a los puertos del Pacífico ...” No obstante, a principios del año siguiente, su optimismo había cambiado y habló de la miseria que se enseñoreaba en el Istmo: “El comercio sigue paralizado con motivo de los corsarios del Norte, y a las ocurrencias de Lima”, dijo. Pero es posible que en este aspecto Carreño cargara las tintas para lograr su propósito fundamental: sostener la guarnición con el auxilio económico de Bogotá y no depender únicamente de la generosidad de los panameños para la salvaguarda del territorio. Tal como apuntaba la **Gaceta de Colombia**, el 9 de febrero de 1823: “Hasta el 18

de diciembre alcanzan las comunicaciones de la Intendencia (del Istmo) y todas muy satisfactorias: el departamento está perfectamente tranquilo y sus habitantes han prestado su cooperación a las medidas de defensa que el gobierno ha ordenado para preservarlas de una invasión, imprevista. Los vecinos de Panamá han ofrecido un empréstito mensual por cinco meses para el suministro de las guarniciones y han convenido en la suspensión del descuento de derecho por los créditos antiguos que tenían contra el erario; los oficiales de milicia se han prestado a servir, más con medio sueldo y otros en ninguno. Estos procedimientos verdaderamente patrióticos, y muy dignos de hombres decididos a hacer todo sacrificio por conservar su libertad y la de la República...”

Tres años después la capital del Istmo no había cambiado en lo absoluto y uno de los ministros peruanos, Manuel Lorenzo Vidaurre, quien permaneció un año en Panamá en espera de la inauguración del cónclave, escribía el 11 de julio de 1826: “Panamá inculto en lo físico y en la política asusta con el silbido de la víbora, debilita con el calor, incomoda con el agua; el sol y la lluvia padre de los frutos, aquí sólo producen insectos mortíferos ... El abandono de los españoles y su apatía que han heredado los colonos, causan estas tristes consecuencias. La harina le viene de los Estados Unidos, las papas, las menestras y otros frutos secos de Payta; se carece de lo más preciso. Las carnes saludables son en extremo escasas, sólo abundan los cerdos y por esto casi son generales y continuas las enfermedades cutáneas... Desde que hemos llegado el pan es tan malo que no podemos absolutamente comerlo. No tiene agricultura, cuando la tierra convida al cultivo y la ganadería ... Carecen las casas de los muebles más comunes en medio de montes de madera exquisita.” También el aspecto físico de la ciudad resultaba deprimente según Vidaurre: “Dos tercias partes de la ciudad están en ruinas y cubiertas de árboles y plantas salvajes, asilo de las culebras. Las plazas son montañas y lo son también los cementerios. Todo vejeta y hasta en las paredes interiores de los templos salen ramas que van destruyendo los edificios. No hay paseos ni teatros ni la más pequeña diversión pública.” Asimismo, Vidaurre quedó sorprendido por el carácter de sus habitantes y la falta de actividad comercial. Al respecto escribía: “El carácter de los vecinos es retirado y no carecen de los vicios de los pequeños pueblos. Las mujeres son extremadamente feas y lánguidas huyen de la gente y se esconden de los extranjeros; la religión es la de España; algún culto exterior poco moral. Ningún comercio, si no es del tránsito, ya muy disminuido, después que lo hacen libre todas las naciones en nuestros puertos. En la bahía se pasa meses sin ver un buque. Es la población de 9.900 almas. Los ocho mil negros o gente de color”.

A pesar de estas palabras, cabe destacar que, en opinión de Daniel F. O’Leary, edecán del Libertador, Vidaurre era “hiperbólico y exagerado en la expresión de sus sentimientos por trivial que fuera el asunto.” Sin embargo, la coincidencia de sus puntos de vista respecto a Panamá, con los vertidos por otros viajeros de la época, nos inducen a no dudar de su veracidad en este sentido.

2.- El Congreso Anfictiónico

a) Antecedentes

La idea de formar una unión con los países liberados de la tutela española no nació con el Libertador sino que, por el contrario, se remonta a varios lustros antes de iniciarse el movimiento emancipador. En efecto, ya en 1791 en su Carta a los americanos Francisco de Miranda, el Precursor, hablaba de “formar de la América una grande familia de hermanos”. Incluso, dos años antes, en 1789, nos dice Jorge Pacheco Quintero, Miranda le había hecho entrega al Primer Ministro británico, William Pitt, de un proyecto para independizar de España a esta parte del continente y formar un estado de vastas dimensiones que se extendería desde el Mississipi hasta el Cabo de Hornos. Sin embargo, el plan fracasó cuando, un años después, Inglaterra y España lograron arreglar sus diferencias gracias a la firma de un tratado. Mas, aparte del proyecto mirandino debemos incluir como antecedente del Congreso de Panamá, la Declaración de los derechos del pueblo de Chile, en la que se decía que los pueblos de la América hispana debían unirse para proteger su soberanía y hacerse respetar. A ello se sumó, en 1811, la sugerencia del Precursor de efectuar “una reunión política entre el Reino de Santa Fe de Bogotá y la Provincia de Venezuela, a fin de que formando juntas un solo cuerpo social, gozásemos de mayor seguridad y respeto, y en lo venidero de gloria y permanente felicidad”.

Es indudable que el Libertador debió haberse sentido influido por las ideas anteriormente expuestas y de ahí su célebre Carta de Jamaica de 1815, donde por vez primera manifestó su concepción de la unidad de los territorios liberados. En ella se refirió, entre otras cosas, a la necesidad de unificar a Hispanoamérica “en una sola nación, con un solo vínculo que ligue las partes entre sí y con el todo”. No se le escaparon al Libertador las diferencias que entrañaba tal propósito, pero consideró que el punto central de la unificación continental podría ser el Istmo de Panamá, al que calificó como un nuevo Corinto Americano. En palabras de Bolívar: “Los Estados del Istmo de Panamá hasta Guatemala formarán quizás una asociación”.

Añadió que: “Esta magnífica posición entre los dos grandes Mares podrá ser con el tiempo el emporio del Universo, sus canales acortarán las distancias del mundo estrecharán los lazos comerciales de Europa, América y Asia; traerán a tan feliz región los tributos de las cuatros partes del globo. Acaso allí podrá fijarse algún día la capital de la tierra como pretendía Constantino que fuera Bizancio la del antiguo hemisferio”.

Es más, a mediados de 1818, en una proclama que dirigió a los habitantes del Río de la Plata, Bolívar volvió a insistir en la necesidad de formar un solo cuerpo político con los Estados hispanoamericanos. Por esta misma época en una carta que le envió al Director Supremo del Gobierno de Buenos Aires Juan Martín de Pueyrredón, le expresaba: “La América así unida, si el cielo nos concede este deseado voto, podrá llamarse la reina de las naciones y la madre de las repúblicas”.

Todavía Hispanoamérica no se había liberado en su totalidad del dominio español, cuando el Libertador nuevamente se mostró interesado en que la misma estableciera mecanismos económicos, políticos y militares para su unificación. A instancia suya en 1821, Pedro Gual, Ministro de Relaciones Exteriores de la República de Colombia, elaboró una serie de proyectos de tratados bilaterales que se concertarían con las principales repúblicas hispanoamericanas para consolidar pactos de unión, liga y confederación permanentes. A este efecto se celebraron tratados con el Perú, México y Centroamérica.

El 7 de diciembre de 1824 Bolívar invitó a los gobiernos de México, Perú, Centroamérica, Chile y Buenos Aires a formar una confederación, reuniéndose en Asamblea de Plenipotenciarios en Panamá para que “nos sirva de consejo en los grandes conflictos, de punto de contacto en los peligros comunes, de fiel intérprete en los tratados públicos, cuando ocurran dificultades, y de conciliador, en fin, en nuestras diferencias”.

Por estas fechas, a raíz del Congreso de Verona, se temía que la Santa Alianza, integrada por Rusia, Prusia, Austria y Francia, tuviese en miras la reconquista de los territorios desmembrados del Imperio Hispánico de Ultramar e impusiese regímenes monárquicos. La invasión francesa de los “cien mil hijos de San Luis” a la Península Ibérica, que restauró en el trono español a Fernando VII, constituyó el toque de alarma para las nacientes repúblicas del continente americano.

De otro lado, debemos tener presente que el 2 de diciembre de 1823, en su mensaje al Congreso, el Presidente de Estados Unidos James Monroe, proclamó, unilateralmente, una política proteccionista que comprendía a todos los países al sur del Río Grande. Bajo el lema “América para los americanos” con la denominada “Doctrina Monroe”, la nación del norte se declaró contraria a cualquier intento de colonización, injerencia o extensión del sistema de gobierno europeo en el Nuevo Mundo. Era el inicio de un paternalismo que no sólo intentaba ponerle freno a los designios de la Santa Alianza, sino también detener el creciente expansionismo de Inglaterra. Como era de esperar, las consecuencias del monroísmo no tardaron en hacerse sentir en los países de origen hispano.

Ya dijimos que en diciembre de 1824, Simón Bolívar, días antes de la batalla de Ayacucho, extendió su conocida circular-invitación a los Gobiernos de Colombia, México, Río de la Plata, Chile y Guatemala, a fin de que designaran plenipotenciarios a un Congreso Anfictiónico que habría de celebrarse en Panamá. Fue en esta ocasión cuando el Libertador señaló: “Parece que si el mundo hubiese de elegir su capital, el Istmo de Panamá sería señalado para ese augusto destino, colocado como está en el centro del Globo viendo por una parte el Asia y por la otra el África y la Europa. El Istmo de Panamá ha sido ofrecido por el Gobierno de Colombia, para este fin, en los tratados existentes. El Istmo está a igual distancia de las extremidades; y por esta causa, podía ser el lugar provisorio de la Primera Asamblea de confederaciones”.

b) Decepción y logros del Congreso de Panamá

A pesar de haber sido invitados todos los Estados Hispanoamericanos, al Congreso sólo concurrieron delegados del Perú, Méjico, Centroamérica y Colombia. Asimismo, estuvieron presentes el comisionado inglés Edward J. Dawkins y el de Holanda Van Veer. Aunque la recién creada república de Bolivia nombró representantes al cónclave, los mismos no llegaron a tiempo a Panamá. Otro tanto ocurrió con los delegados de Estados Unidos Richard Anderson y John Sergeant, como tendremos oportunidad de ver. Respecto a la ausencia de Chile es explicable si tenemos en cuenta que ni siquiera había ratificado el Tratado de confederación firmado con Colombia y el estado de alteración interno por el que atravesaba. Por su parte, las Provincias Unidas del Río de la Plata desconfiaban, como ya señalamos, del Libertador y de la política seguida por Colombia y , según Raimundo Rivas, temían que la Asamblea del Istmo fuera utilizada como un arma para dominar al resto de los países. A ello debemos agregar que por aquellos días Buenos Aires se hallaba empeñada en la liberación de la Banda Oriental, ocupada aún por los brasileños. En lo que atañe al imperio del Brasil que fue invitado a participar en el Congreso, designó como representante al Comendador Blanchardi, quien nunca llegó al Istmo.

Los delegados del Perú, enviados por el propio Bolívar, fueron el Dr. Manuel Lorenzo Vidaurre y José María Pando, quien sería reemplazado por Manuel Pérez de Tudela. Estos llegaron un año antes de la inauguración del Congreso lo que, como veremos más adelante, los convirtió en profundos conocedores del Istmo y sus habitantes. Colombia estuvo representada por Pedro Gual y Pedro Briceño Méndez, quienes arribaron en las postrimerías de 1825. Antonio Larrazábal y Pedro Molina, delegados de Centroamérica se hicieron presentes en marzo del año siguiente, y por último llegaron Mariano Michelena y José Domínguez en nombre del gobierno mexicano.

Tal como nos indica Daniel F. O'Leary, la agenda a tratar en la reunión de Panamá, incluía, entre otros puntos: la renovación de los pactos de unión y alianza; la publicación de un manifiesto en que se demostrara la mezquindad de España y los grandes males que le había causado el Nuevo Mundo; decidir la suerte de Cuba y Puerto Rico, que aún permanecían en manos hispanas, al igual que de las islas Canarias y las Filipinas; la celebración de tratados de comercio y navegación entre los aliados; la adopción de medidas para hacer efectiva la declaración del Presidente Monroe para frustrar toda tentativa de España para reconquistar el territorio americano; establecer principios fijos de derecho internacional; la abolición del tráfico de esclavos negros; la fijación de subsidios y contingentes con que cada confederado debía contribuir; la adopción de un plan de hostilidades contra España para obligarla a reconocer la independencia de los confederados; procurar la fijación de límites territoriales para los nuevos Estados, adoptando el **uti possidetis iuris** del comienzo de la revolución.

El cónclave se llevó a cabo en la sala capitular del Convento de San Francisco entre los días 22 de junio y 15 de julio de 1826. Como se sabe, los resultados inmediatos de este Congreso fueron apenas un pálido reflejo del ideal bolivariano de unidad continental. Tras diez sesiones en las que quedaron en evidencia las profundas y casi insalvables diferencias entre los países hispanoamericanos asistentes a la reunión, se suscribieron cuatro documentos contractuales. Un tratado de Unión, Liga y Confederación perpetua; un Concierto sobre el artículo II de dicho tratado, mediante el cual se trasladaban las reuniones del Congreso a la villa de Tacubaya en México; una Convención de Contingentes y un Concierto referente al artículo II de la misma.

El significado y alcance de estas cláusulas eran limitados. Contrario al deseo del Libertador, la Liga de Anfictiones no sería un organismo supranacional, toda vez que las decisiones se tomarían por una Asamblea General compuesta por los Ministros Plenipotenciarios de cada parte, cuyas reuniones se harían anualmente durante las guerras y en el lapso de dos años en tiempos de paz. Se determinó que los principios establecidos en la confederación, en modo alguno afectarían el ejercicio de la soberanía de cada uno de sus integrantes respecto a las relaciones exteriores con otras potencias extrañas a la liga. Y en cuanto a los poderes conferidos a la Asamblea general, distaban mucho de las amplias facultades jurisdiccionales del organismo concebido por Bolívar. Sus atribuciones se circunscribían a negociar y concluir convenciones, colaborar en el mantenimiento de la paz y amistad, servir como medio de conciliación y punto de contacto en los peligros comunes, además de constituirse en fiel intérprete de los arreglos públicos y ajustes destinados a ponerle término a las guerras. En ningún caso las decisiones arbitrales de la Asamblea tendrían fuerza obligatoria.

Tampoco se consignó el principio del **uti possidetis iuris** que tanto interesó a Bolívar para evitar los latentes conflictos limítrofes entre las nuevas repúblicas. Tan sólo se estipuló que las partes contratantes adquirirían el compromiso de garantizar mutuamente la integridad de sus territorios, después de celebrar convenciones particulares entre sí.

Incluso se adoptaron medidas de carácter militar que diferían notablemente de las previstas por el Libertador. En vez de fuerzas terrestres y navales permanentes supeditadas únicamente a la liga, un ejército de sesenta mil hombres se encargaría de defender la independencia hasta que España desistiese de sus pretensiones, de conformidad con su población y además de ello se establecían fuerzas navales conjuntas. En ambos casos se respetarían los reglamentos internos de las respectivas naciones, lo cual hacía que el mecanismo defensivo careciera de facultades supraestatales.

A este desconsolador desenlace se sumó el hecho de que los tratados no fueron ratificados en Tabacuya, sobre todo por las maniobras del Ministro norteamericano en México Joel Poinsett. Pero como han apuntado, con mucho

acierto, algunos historiadores, en dicho cónclave se sentaron las bases de algunos principios fundamentales de las relaciones interamericanas, a saber: la solidaridad defensiva; el procedimiento de la conciliación; la no intervención; el asilo territorial; la garantía de la integridad de los territorios; el trabajo; la codificación del Derecho Internacional; la abolición de la esclavitud y el trato recíproco entre los ciudadanos del continente americano.

No obstante, el Libertador decepcionado por los magros resultados de la Asamblea de Panamá en la que había cifrado sus esperanzas, expresó: "Su poder será una sombra y sus decretos, consejos, nada más".

c) Los intereses extranjeros en el Congreso Anfictiónico

Es indudable que Bolívar consideraba indispensable la presencia de Gran Bretaña en el cónclave y aspiraba a que esta potencia formara parte de la confederación de naciones liberadas de España. Pero fue más lejos aún cuando en una carta a Santander le planteó la idea de establecer un protectorado británico. Al respecto, le escribía desde el Cuzco, el 28 de junio de 1825: "Mil veces he intentado escribir a usted sobre un negocio arduo y es que nuestra federación americana no puede subsistir, si no le toma bajo su protección la Inglaterra; por lo mismo no sé si sería muy conveniente, si la convidásemos a una alianza defensiva y ofensiva. Esta alianza no tiene más que un inconveniente y es el de los compromisos en que nos puede meter la política inglesa; pero este inconveniente es eventual y quizás remoto. Yo le opongo a este inconveniente esta reflexión: la existencia es el primer bien y el segundo es el modo de existir; si nos ligamos a la Inglaterra existiremos y si no nos ligamos nos perdemos infaliblemente. Luego es preferible el primer caso. Mientras tanto creceremos, nos fortificaremos y seremos verdaderamente naciones para cuando podamos tener compromisos nocivos con nuestra aliada. Entonces nuestra propia fortaleza y las relaciones que podamos formar con otras naciones europeas nos pondrán fuera del alcance de nuestros tutores y aliados".

"Supongamos ahora que suframos por la superioridad de la Inglaterra; este sufrimiento mismo será una prueba de que existimos y existiendo tendremos la esperanza de librarnos del sufrimiento. En tanto que si seguimos en la perniciosa soltura en que nos hallamos nos vamos a extinguir por nuestros propios esfuerzos en busca de una libertad indefinida". Vemos pues, que no se trataba de un protectorado desinteresado, ni a perpetuidad, sino más bien de una situación coyuntural. Según parece hacia estos años el Libertador estaba convencido de que sin un socio poderoso y respetado la existencia de las nuevas repúblicas corría peligro de muerte. No obstante, debemos señalar el hecho de que Bolívar pecaba de ingenuo al pensar que, llegado el momento, podría hacer fácilmente a un lado los compromisos adquiridos con una potencia. Por su parte, Santander no era partidario de establecer relaciones muy estrechas con la Gran Bretaña y, al mismo tiempo, esta potencia estaba más interesada en incrementar su comercio que en establecer protectorados o alianzas.

La invitación que el gobierno de Colombia le cursó a Inglaterra para que enviara delegados al Congreso de Panamá, se hizo sobre la base de que el objetivo de la Asamblea era mantener independientes a los Estados americanos. El 23 de enero de 1826, el Primer Ministro George Canning nombró a Edward J. Dawkins como observador inglés en la reunión de Panamá. Sin embargo, a pesar de su designación como observador y no como delegado, se le dotó de instrucciones precisas entre las que cabe destacar, como nos indica J. Fred Rippey: informarse sobre los puntos de vista y opiniones de los países hispanoamericanos respecto a los Estados Unidos; permitir la formación de una liga de Estados hispanos, siempre que Estados Unidos no estuviera a la cabeza; manifestar que los principios del derecho marítimo practicados por la Gran Bretaña debían permanecer inalterables; incrementar el prestigio de Inglaterra en detrimento del de Estados Unidos, así como tratar de que los países hispanoamericanos intentaran llegar a un acuerdo con España.

Dawkins aprovechó al máximo la ausencia de sus homólogos norteamericanos que, como veremos, por diferentes motivos no participaron en el Congreso. En efecto, según Whitaker, el observador británico basándose en una "indiscreta confesión hecha al gobierno español por el ministro estadounidense en Madrid, Alexander Everett, en el sentido de que Estados Unidos se oponía a la liberación de Cuba por México y Colombia ... utilizó la información para agitar el resentimiento de esos dos países contra Estados Unidos por medio de sus representantes en Panamá". Dawkins se ganó el respeto y la admiración de los delegados presentes en el cónclave, a pesar de que como decía Pedro Briceño Méndez "no ha cesado de predicarnos sobre la necesidad de conceder indemnización a la España como base **sine qua non** del reconocimiento ...". A este respecto es interesante consignar que la suma de dinero con la que se especuló, a la sazón, para obtener el reconocimiento de la independencia de las nuevas repúblicas por parte de España, fue entre 60 y 80 millones de pesos. Como es natural, Dawkins prometió la mediación de Gran Bretaña en tan delicado negocio. Pero es bien sabido que esta transacción no cristalizó.

Bien que el Libertador había expresamente recomendado que no se cursara invitación a los Estados Unidos para participar en el Congreso Anfictiónico, el gobierno de México y el Vicepresidente Santander consideraron oportuna su presencia en el cónclave. En realidad, el Libertador no sólo consideraba a los norteamericanos como extranjeros dentro del concierto de naciones hispanoamericanas, sino que también temía que su presencia alejara a Gran Bretaña, como nos dice Moreno de Ángel.

El Presidente John Quincy Adams y su Secretario de Estado Henry Clay, aceptaron gustosos la invitación sobre la base de que las deliberaciones de la Asamblea de Panamá fueran compatibles con la neutralidad que Estados Unidos no quería quebrantar. Se nombraron dos delegados, Richard Anderson, entonces Ministro norteamericano en Bogotá y John Sergeant. Mas el Congreso estadounidense demoró sus ratificaciones en virtud de las acaloradas discusiones que

levantaron algunos puntos como por ejemplo la abolición de la esclavitud y la independencia de las Antillas españolas. Recién, el 14 de marzo de 1826, se aprobó el envío de los plenipotenciarios a Panamá, aunque sólo en carácter de observadores.

En las instrucciones que se les cursaron, se les ordenaba rechazar “toda idea de un Congreso Anfictiónico investido con poderes para decidir las controversias entre los estados americanos o para regular en cualquier forma su conducta ... Los varios y complejos intereses que atañen a las naciones de este vasto continente no pueden confiarse sin peligro a la superintendencia de una sola autoridad ... Proponer una declaración común de los estados americanos en que cada uno se obligaría por separado a que dentro de los límites de sus respectivos estados no permitirían establecer nuevas colonias europeas ...” Asimismo, los observadores debían interceder para que se suspendiera cualquier expedición militar a Puerto Rico y Cuba e insistir en el principio de la nación más favorecida en lo que hacía a las relaciones comerciales. Por ningún motivo se comprometerían en alianza alguna ni en declaraciones formales con los estados hispanoamericanos. Es indudable que, al igual que para la Gran Bretaña, también para los Estados Unidos el punto central era la libertad de comercio y la navegación.

Desafortunadamente ninguno de los dos observadores participó en el Congreso de Panamá. Anderson murió durante la travesía y Sergeant enterado del traslado del cónclave se dirigió directamente a Tacubaya. Como vimos fue Gran Bretaña quien sacó mayor provecho con la ausencia de los representantes de sus antiguas colonias.

Por otra parte, el cónclave también contó con la presencia de un representante de los Países Bajos. Aunque su papel fue secundario su sola participación denotó cuán importante era para Holanda mantener sus relaciones comerciales con los países recién emancipados de España.

d) Aproximación a las causas del fracaso del Congreso

Ya tuvimos oportunidad de mencionar las razones por las cuales algunas repúblicas hispanoamericanas no enviaron ministros al Congreso de Panamá, mas ahora veremos qué determinó el fracaso de las resoluciones que adoptaran los representantes de los países que sí concurrieron.

En primer lugar, debemos tener en cuenta que, con excepción de Colombia que sí ratificó los acuerdos de Panamá, el resto de las repúblicas nunca lo hicieron. Como muy acertadamente nos dice Liévano Aguirre, los representantes sólo parecían preocupados por “apuntalar la soberanía e independencia de los Estados miembros de la Liga proyectada, por reducir los alcances de la misma a una asociación transitoria y puramente defensiva y por rechazar toda idea que implicara la institucionalización de una autoridad supranacional permanente como la que deseaba el Libertador ...”.

Pero en los pobres logros alcanzados por el Congreso no podemos perder de vista un factor que casi ha pasado desapercibido para los historiadores, cual fue el de las deficientes condiciones imperantes en Panamá, por aquellos días. Al respecto, ya vimos la opinión que sobre la capital del Istmo tenía el representante peruano Manual Lorenzo Vidaurre. Pero, sin duda, quien mejor planteó el problema fue el delegado de Colombia, el venezolano Pedro Briceño Méndez quien, el 23 de julio, apenas unos pocos días después del traslado del Congreso, le escribía al Libertador "La traslación de la Asamblea a México ha sido necesaria: primero, porque de este modo nos aseguramos a aquella república en la liga, y le evitamos quizás escándalos altamente perjudiciales a la causa de América; segundo, porque era imposible que continuase en Panamá, que, por ahora no es sino un desierto y un panteón. La fiebre amarilla y vómito prieto ahuyenta de aquella ciudad a todo ser viviente: el comisionado inglés ha perdido en menos de un mes al secretario y a un oficial de su Legación. Gual y yo perdimos dos criados, y así todos los demás. U. ve que es imposible argüir con razones contra una práctica tan clara y tan expresiva. Panamá podrá ser con el tiempo todo lo que se quiera, pero ahora no es nada... Crea U. que el paso más importante que se ha dado para asegurar la estabilidad de este cuerpo, es su traslación a un país bello, rico, poblado y que participa en gran parte del lujo y comodidades de la Europa".

Más aún, el 15 de agosto de 1826, le manifestaba al Secretario de Relaciones Exteriores de Colombia: "La insalubridad del clima, la carestía del país, y las pocas habitaciones de la ciudad para recibir a tantos ministros y proporcionarles alguna comodidad, eran razones demasiado obvias para que pudiesen ocultársenos". Es evidente que estas condiciones deplorables deben haber influido negativamente en el ánimo de los delegados, quienes desearían poder abandonar el Istmo cuanto antes, máxime cuando su vida corría peligro de muerte.

Si bien para el historiador peruano Raúl Porras Barrenechea el Congreso de Panamá fue el epílogo y no el prelude de la fraternidad continental, ya que la unión tocó a su fin con la guerra, para el internacionalista colombiano Germán Cavelier este cónclave representa en la historia americana el primer esfuerzo serio de agrupación continental de los países hispanoamericanos. Mas huelga decir que ambos tienen razón, sólo que el problema está planteado desde dos ángulos diferentes. Por una parte, Porras Barrenechea habla de una verdadera fraternidad durante la guerra frente al enemigo común. Esto era lógico, si pensamos que de no prestar ayuda al territorio vecino se corría el riesgo de que el mismo sucumbiera y se transformara en un foco realista en el continente, desde el cual pudiera organizarse la reconquista. Es evidente que bajo estas condiciones no quedaba otro camino más que aliarse y defenderse mutuamente. Pero necesariamente esto debía cambiar con la paz, ya que los Estados recién emancipados buscaban independencia y libertad y consideraban que cualquier tipo de confederación o alianza demasiado estrecha menguaba su soberanía. Por tanto, las alianzas de hecho nacidas durante la guerra tenían, indefectiblemente, que desaparecer con

la llegada de la paz. Sin embargo, Germán Cavelier que no tiene en cuenta lo sucedido durante la conflagración, lleva el problema al ámbito de la paz y por esta razón sostiene que el Congreso de Panamá, a pesar de sus reducidos logros, fue el primer intento serio por estrechar vínculos entre los Estados hispanoamericanos y sirvió de inspiración para una serie de proyectos que, en este sentido, se discutirían en la siguiente centuria.

Aunque los pocos resultados del cónclave no se ajustaban del todo a los postulados de unidad continental de Bolívar, es indudable que sí chocaban con la recién promulgada doctrina Monroe. Como veremos en capítulos posteriores, a finales del siglo XIX, el panamericanismo buscó conjugar los principios del bolivarismo y del monroísmo, es decir la unión de las Repúblicas latinoamericanas bajo la tutela de Estados Unidos. En pleno siglo XX, organismos regionales como la Organización de Estados Americanos (O.E.A.) y el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (T.I.A.R.) se encuadran dentro de esta concepción de mancomunidad continental.

3. Segunda fase de la administración de Carreño y la Constitución Boliviana en Panamá

a) El caso Bermúdez y la posible invasión al Istmo

Pese a las medidas de protección adoptadas en el Istmo por José María Carreño, que ya vimos en el capítulo anterior, todavía a mediados de 1826, el Secretario de Guerra de la República de Colombia, avisaba al entonces jefe militar de Panamá que las fuerzas realistas aún tenían pretensiones de reconquista sobre este territorio. Por tal motivo, le ordenaba mantenerse vigilante, al tiempo que reforzaba las guarniciones en la costa del norte. No olvidemos que el desmembrado imperio español todavía conservaba en su poder las estratégicas islas de Cuba y Puerto Rico desde las cuales podía llevar a cabo acciones de represalia contra las recién constituidas repúblicas hispanoamericanas.

Ante la presencia de una escuadra española frente a Cartagena de Indias y los rumores de una posible expedición a Panamá que saldría de Cuba, Carreño no solo reforzó los destacamentos en el litoral atlántico, sino que situó al batallón Vargas en Cruces “en disposición o de socorrer cualquier punto que fuese invadido o de marchar a embarcarse si llegaban buques para su transporte”. Asimismo, colocó una compañía de reserva en Portobelo, por si acaso había que emprender la retirada. Al General Valero se le destinó como jefe de operaciones de primera línea. No obstante la tan temida invasión no se realizó, aunque sí despertó expectativas y creó un ambiente tenso, lo cual aunado a otros incidentes que veremos a continuación, produjo intranquilidad en Panamá con las consiguientes pugnas entre las principales autoridades civiles y militares.

A principios de julio de 1826, es decir cuando se celebraba el Congreso Anfictiónico, Carreño recibió correspondencia del Libertador desde el Perú, en la

que lo puso al tanto de un plan de insurrección tramado en el Departamento de Panamá por el presunto espía español Juan Evangelista Bermúdez, que ya hacía un año que estaba en este territorio. Carreño ya sabía de las andanzas de Bermúdez y, celoso de la seguridad del Istmo, no vaciló en actuar con prontitud y le dio crédito a los rumores, lo cual lo colocó en una incómoda posición con algunos notables panameños. Según le informaba a la Secretaría de Guerra, todo le hacía “creer como muy probable, sino segura, la insurrección a mano armada”.

De conformidad con los datos que brinda el propio Carreño, el supuesto espía Bermúdez ingresó furtivamente al Istmo procedente de Cuba y portaba un pasaporte expedido por un Coronel mejicano en los Estados Unidos de Norteamérica. Arribó en la goleta **Estados Unidos** a cargo del capitán Chapell que se dedicaba al contrabando en el río Coclé. En un principio, Bermúdez logró evadirse de la vigilancia del Comandante de Chagres y se internó hasta el Cantón de Natá. Tras su captura declaró que este lugar “debía ser reconocido como propósito para una invasión”. En cuanto a la goleta, esta fue aprehendida y declarada buena presa por el juez de Hacienda que la remitió a Chagres. No obstante, el capitán Chapell pudo fugarse. Ello, a decir de Carreño, constituía una prueba de que “positivamente él estaba comprendido en el espionaje y que temiendo haber sido descubierto creyó en peligro su vida”. Más aún, el Comandante de Chagres, recibió noticias de que la mencionada embarcación “había conducido cantidades de fusiles dejándolos en la costa”. Según Carreño, aunque esto “no pudo descubrirse entonces”, la declaración de Bermúdez vino, “a comprobar la verdad del hecho”. Por su parte, el Alcalde de Chepo avisó que en la ensenada de Mandinga había 34 buques españoles, según informes que recibió de los indígenas.

Así las cosas, Carreño declaró el Departamento en “Asamblea”, es decir bajo la ley marcial, máxime cuando Bermúdez denunció como sus cómplices a algunos notables de la capital del Istmo, entre estos al Alcalde Primero Juan Bautista Feraud, quien al decir del mismo Carreño era un “hombre acaudalado de más de cien mil pesos, con quien tuve que proceder, habiéndolo arrestado en un cuarto de los del Cabildo (...) ínterin hacia la averiguaciones correspondientes...” Procedió de esta manera, toda vez que, según su opinión: “Los momentos eran urgentes y no daban tiempo para pensar porque era preciso obrar”. Se mostró temeroso de que en 30 buques de transporte los españoles podían traer de 4 a 6 mil hombres, casi el doble de la tropa de línea en el Departamento. Por eso consideró que “era forzoso creer que la insurrección interior era efectiva, puesto que se confirmaba la invasión anunciada, y mi atención debía recaer a la vez sobre la seguridad exterior y la tranquilidad interna”.

Mas poco después tuvo que admitir que “resultó todo falso, y calumnia del tal Bermúdez pues (de) tantos que acusó, no ha resultado uno solo comprometido”. El lógico resultado de la actitud de Carreño fue el descontento de los notables injustamente implicados ...”. Manuel Lorenzo Vidaurre, que se solidarizó con los desafectos a Carreño, se quejó ante Bolívar, indicándole que “... por la delación de

un infame desertor, ladrón público, falsario e impostor, se ha puesto en consternación todo el Istmo. Se han hecho presiones de sujetos los más beneméritos y distinguidos por sus virtudes republicanas. El país, sin motivo, se puso en Asamblea, es decir, en el rigor de la ley marcial. Yo quisiera que los nuevos gobiernos de la América fuesen un ejemplo de rectitud y justicia". Por su parte, Pedro Briceño Méndez, que se inclinaba por Carreño, le señalaba al Libertador: "Poco ha faltado para que ese canalla nos haya vuelto locos a todos. El pobre Carreño ha quedado expuesto a mil desgracias, porque se ha echado encima a todo el pueblo por cumplir la orden de U. lo peor es que no ha resultado nada porque no podía resultar. El tal Bermúdez no es más que un caballero de industria que vive de lo que roba y de lo que engaña. El año pasado fue expulsado de Méjico, lo mismo que lo ha sido de Panamá, por falsario y vagamundo. Es falso que los españoles le hayan dado dinero, y más falso que lo haya gastado en el Istmo, donde ha vivido engañando y robando, y últimamente pidiendo limosna a título de masón. Carreño escribe de oficio sobre esto y con mucha extensión. Yo no tengo que añadir sino asegurar que U. que no debe temer conspiraciones en el Istmo tramadas por Bermúdez; que ninguno de los que ha nombrado es goda, porque parece que estuvo escogiendo los más patriotas, y que de intento prescindió de los sospechosos..."

Mientras esto ocurría, es preciso recordar que, desde finales de enero de 1826, Juan José Argote, pasó a desempeñar el cargo de Intendente del Departamento del Istmo, en tanto que Carreño continuó como Comandante General. Durante el escándalo suscitado por Bermúdez ambas autoridades se enfrentaron y esta rivalidad, lejos de disminuir, fue en aumento, a medida que Carreño ejercía presión sobre los notables panameños a fin de obtener donaciones para el sostenimiento del ejército y, posteriormente, imponerles la dictadura de Bolívar.

b) Pugnas entre civiles y militares en Panamá

Carreño le hizo la observación al Libertador que la separación de poderes en el Istmo había provocado "inmensos males". Primero que todo, creó división de opiniones; segundo, produjo la desunión entre los militares y el pueblo y, en tercer lugar, desembocó en "una absoluta paralización en todo movimiento militar, pues lo que se podía hacer en dos horas se hace en cuatro días". Afirmó que tal estado de cosas había llegado al extremo que "para mandar un pequeño destacamento de 80 hombres a Chagres procedieron doce oficios entre la Intendencia y esta Comandancia General, habiéndome sido preciso, por conclusión, pedir prestado a particulares el dinero para racionarlos porque se me negaron hasta órdenes auxilatorias". De allí que tras seis meses de la división del mando, hacía vaticinar a Carreño "que si continuase lo mismo se aventuraría la seguridad del Departamento".

Según Carreño la aversión hacia su persona, por parte de los notables ciudadanos, obedecía a varias causas, a saber: la expulsión de algunos españoles

“y entre ellos muchos de influjo”; en segundo lugar, su persecución constante del contrabando y porque no había permitido que se disipara “un solo real del Estado y como aquí había en algunos la antigua costumbre de hacer contratas con los mismos Gobernadores para cargarle al erario un precio enorme y partir las ganancias” y con él “se cortó este abuso”. En tercer lugar, estaba el espinoso asunto del supuesto espía Bermúdez. Afirmó que sus principales enemigos eran, además del Intendente Juan José Argote, Remigio Lasso, Agustín Tallaferró y Terán. No vaciló en decir que “si hay otros pocos más enemigos míos, estos obran por los primeros”.

Aunque no tenemos por qué dudar de las razones mencionadas por Carreño, no es menos veraz que entre los notables ciudadanos cundía un creciente sentimiento antimilitarista, como señalaba Pedro Briceño Méndez, sobre todo por las continuas contribuciones que tenían que hacer para sostener el ejército. Además de su enconada rivalidad con aquel Comandante que, como hemos visto, vivía temeroso de una invasión y por ende, virtualmente se mantenía con las armas en la mano. En consecuencia, su principal preocupación era conservar en buenas condiciones a sus tropas a costa, precisamente, de sus adversarios. Al respecto, Juan Illingrot aseveraba que: “La verdadera base de los sentimientos del señor Argote (...) es la manía antimilitar de que está poseído y el temor continuo que manifiesta por la existencia de la igualdad. Cree que todos los Generales en el día claman por la monarquía y teme que U. (Bolívar) se deje seducir por ellos. Dice que él emigraría en el acto y cree que los pueblos se entregaron más gustosos a la anarquía que no ceder la igualdad”. Es decir, también existían motivos de carácter social. Al respecto, no tenemos más que recordar lo consignado por Mollien en cuanto a la discriminación existente en el Istmo y que fue Bolívar precisamente quien decretó la libertad de los esclavos.

Mas tampoco debemos olvidar que para este tiempo reinaba un gran desencanto entre los istmeños, toda vez que sus peticiones en aras del libre comercio y la construcción de una ruta interoceánica, no habían recibido respuesta favorable en Bogotá, como vimos en el capítulo anterior. No obstante, en 1825, Mariano Arosemena, preparó las octavas siguientes, que demuestran fehacientemente la mentalidad entonces imperante entre los panameños:

“Salve, patria amada
tierra peregrina
Por do se camina
de uno a otro mar,
plegue que en tu seno
Vea el mundo reunidos,
sus frutos, tejidos
Cuando hai comercial”.

Es más, aún, se pensó en presentar en el seno del Congreso Anfictiónico un “proyecto curioso de bases para la formación de un establecimiento general de

comercio en el Istmo de Panamá”, cuyo autor no ha sido identificado. La idea sustancial de este documento, dado a conocer en nuestro país por Rodrigo Miró, era que Panamá se convirtiera en “un emporio universal de comercio, como lo exige naturalmente su singular posición en el centro del globo”. Del mismo modo, “todos los hombres de la tierra” podrían “pasar con entera libertad de uno a otro continente por el Istmo” y se permitiría “toda clase de artefactos y frutos para el tránsito franco y podrán depositar los cargamentos por el tiempo que quieran sus dueños”. Otros aspectos contemplados en esta curiosa pieza documental, se referían a la protección que las “Repúblicas aliadas” de México, Perú, Centroamérica y Colombia, brindarían a este “establecimiento comercial, y al efecto se deciden a emplear una parte de sus rentas en la construcción de un camino carretero entre los dos océanos”. De allí que cada una de estas naciones suministraría la suma de 150.000 pesos para cubrir la cantidad de 600.000 pesos “que se gradúan necesarios a esta obra de inmensa utilidad para el mundo”. Colombia sería la encargada de construir dicho camino y aportaría los coches y carros necesarios, a la vez que se obligaría a su mantenimiento “con el producto de un corto peaje que se fijará por tarifa”, así como también destinaria el sobrante anual de los gastos de dietas, local adecuado y otros aspectos afines para las sesiones de la Gran Asamblea Americana. Por último, se establecieron los porcentajes y tarifas que se cobrarían a los cargamentos que transitaran por el Istmo, exenciones de derechos para los buques que entraran o salieran en los puertos de Panamá y Portobelo, mientras que Colombia se reservaría la sanción del reglamento que organizaría el comercio de tránsito por Panamá, “bajo las bases detalladas en este acuerdo, las cuales no podrán alterarse durante el período de 25 años que sirva de firme garantía a los especuladores de todas las naciones”.

Aunque este documento no se presentó a la consideración del Congreso Anfictiónico y solo vino a publicarse 8 años después, específicamente el 20 de julio de 1834 en el **Vijía del Istmo**, su contenido pone de manifiesto una línea de pensamiento de los istmeños que, como vimos, ya está presente en el “Reglamento para el Comercio del Istmo de Panamá” del 31 de diciembre de 1821. Su propósito fundamental era que este territorio pasara a ser un punto céntrico del comercio mundial, idea que en la República de Colombia no se contemplaba. Pero por lo mismo, aumentó el resentimiento hacia el gobierno de Bogotá, si bien como apunta Castillero Calvo, el centralismo de la Constitución de Cúcuta era “bastante moderado y soportable”. De allí que mientras las cosas pudieran mantenerse así, “siempre quedaba la posibilidad de alcanzar cuando menos uno que otro lugar de importancia”. No obstante, si se acentuaba el unitarismo, entonces la autonomía istmeña sufriría más menoscabo o se cerraría el camino hacia el añorado “emporio comercial”. Fue por eso que, como veremos, los panameños, una vez más, demostraron su gran sentido de la oportunidad ante el nuevo orden de cosas creado por la nueva Carta Fundamental que se creó para Bolivia y pretendió extenderse a otros países miembros de la República de Colombia, junto con la dictadura del Libertador.

c) Reacción de los panameños ante la Constitución Boliviana y la dictadura de Bolívar.

A principios de agosto de 1826, Bolívar le comunicó al Intendente del Departamento del Istmo Juan José Argote, acerca de la difícil situación de la República de Colombia en ese entonces, la cual le había “forzado a meditar profundamente sobre los medios de evitar las calamidades que le amenazan”. De allí que mientras emprendía viaje hacia aquel país, consideró conveniente enviar a Antonio Leocadio Guzmán, a fin de que le hiciera saber las ideas que se le habían ocurrido. A renglón seguido le indicaba a Argote que si él y “las demás personas de influjo se empeñan en apoyarlas, se contendrá el incendio que se asoma por todas partes”. A la vez proponía “el Código boliviano que con algunas ligeras modificaciones parece aplicable a todas las situaciones que Colombia puede apetecer”. A su criterio la imprenta podría servir “con buen suceso para inducir la opinión pública en favor de este Código, inspirar una grave circunspección en materias de tanta magnitud y una lenta marcha en una senda tan peligrosa”. El Libertador también hizo un llamado a cerrar filas: “Unidos los buenos ciudadanos a nuestro incorruptible ejército se sostendrá el edificio levantado a costa de virtudes y heroísmo. Un paso imprudente puede sepultarnos para siempre. Calma y unión es cuanto importa. Yo iré bien pronto a ayudar a un pueblo que no merece perder en un día el fruto de tantas victorias y de tantos sacrificios, que serán reducidos a cenizas si no se unen todos unánime y estrechamente para formar una sólida masa que sirva de barrera al torrente de horrores que nos quiere inundar...”

Leocadio Guzmán arribó a Panamá el 9 de septiembre y de inmediato recibió el apoyo del Comandante General José María Carreño en su misión de convencer a los notables del Istmo para que levantaran un acta de adhesión a la Carta Boliviana y a la dictadura de Bolívar, semejante a las hechas en Guayaquil, Quito, Cuenca y otros puntos del Ecuador. Pero esta tarea no resultó fácil, sobre todo por la oposición que presentaron el Intendente Juan José Argote, su secretario Agustín Tallaferro y otras personas de influencia en la ciudad capital.

A partir de entonces los ánimos se exaltaron en Panamá y el enfrentamiento abierto entre las máximas autoridades civiles y militares fue inevitable, sobre todo si tenemos en consideración los antecedentes ya detallados. Por supuesto, las versiones de los principales protagonistas difieren, de acuerdo con los distintos intereses de los involucrados en los sucesos que culminaron con la proclamación de las actas del 13 de septiembre y 14 de octubre de 1826 en la capital del Istmo. Esto sin olvidarnos de las actas de las municipalidades del interior del país.

Ciertamente, el acta del 13 de septiembre refleja, una vez más, el gran sentido de la oportunidad que tenían los notables ciudadanos y su deseo de quedar bien con las dos principales corrientes en pugna, a saber la representada por Santander, de un lado y la de Bolívar, por otro. De este modo, se consignó en el primer artículo que no se rompiera, bajo ningún pretexto, la unión de los pueblos que integraban

la República de Colombia. Se pidió, por el segundo, que Santander no adoptara “medidas hostiles sobre ningún departamento de los agitados, sino que (con) la prudencia que le caracteriza sostenga el orden y que dé pasos de prudencia y de conciliación y fraternidad corten y transijan las diferencias que agitan aquellos pueblos”. Mas también en el artículo tercero se le hizo un llamado al Libertador para que “sin pérdida de instantes venga a Colombia que a costa de tantos desvelos y fatigas consiguió organizar, pues los que hablan están íntimamente convencidos que su sola presencia será bastante para tranquilizar todos los ánimos, cortar las diferencias y restablecer la unión, con lo cual se logrará desterrar los pesares y angustias que cause la desunión. Que S.E. no olvide que le llaman sus hijos y que ante Dios y la posteridad tiene que responder del pueblo colombiano cuya salvación está en sus manos con su sola presencia”.

Acto seguido, en el cuarto artículo los notables panameños pidieron que cuando se reuniera “la gran convención nacional para decidir las diferencias que agitan una parte de la República y arreglar los intereses comunes, se tenga presente que el Istmo no ha tenido ni tendrá jamás pretensiones que puedan turbar el orden ni alterar la marcha magestuosa de las leyes; pero si emiten su opinión los supradichos que el bienestar de este departamento y el general de la República exigen bajo cualquier aspecto que se vea, que el territorio del Istmo sea un país anseático”. Es decir, que cualquiera que fuese la solución que se encontrara al caótico estado de cosas, debía reconocerse uno de los más caros deseos de los panameños: que su país se convirtiera en un emporio comercial bajo la protección de las principales potencias mercantiles de la época, lo cual como ya dijimos, traería consigo la construcción de una ruta intermarina.

Por último, en el quinto artículo del acta aludida, los istmeños expresaron sus deseos de que mientras tanto el departamento continuaría “fiel a la Constitución, a las leyes y al gobierno”, a la vez que el Intendente transmitía copia del acta a Santander y a Bolívar.

Como era de esperar a Carreño no podía complacerle semejante documento. Tres días después, es decir el 16 de septiembre en carta al Libertador, le indicaba: “... yo no puedo menos que confesar a V.E. que no se ha hecho una cuarta parte de la que yo y todos los oficiales apetecíamos, pues asimismo lo manifesté en el Cabildo abierto que hicimos el 13 del actual, haciendo ver a los concurrentes, por medio de la moción que abrí, que nuestro estado actual exigía grandes remedios, y necesitábamos ponernos absolutamente en manos de V.E. cediendo todas las facultades que el Departamento podía tener, y que por consiguiente en el acta debían adicionarse estos deseos: una inmensa mayoría opinó como yo, siendo muy pocos los de contraria opinión, pero como lo que se deseaba, según me explicó Guzmán, era que no quedara un solo desagradado, tuvimos que conformarnos, bien a mi pesar, con el acta presente: el Intendente que es hombre de ideas no de este siglo, y su secretario Tallaferro, rival de todo el que manda, eran las cabezas del pequeño partido opuesto”.

Con este documento nada convincente, Guzmán partió para Cartagena de Indias, el 17 de septiembre, pero Carreño no se dio por vencido. Al ver que algunos vecinos se mostraban indecisos “no por ser contrarios al Libertador, sino por temor de las represalias del Gobierno”, decidió enviar a un oficial a Veraguas con cartas dirigidas al Gobernador de esta Provincia Pedro Guillín y para el Comandante de Armas Loedel, “instruyéndoles de lo que debían hacer”. Ambos, el 10 de octubre le comunicaron a Argote “la agitación en que hallaban aquellos pueblos, la cual era producida porque a V.E. (Bolívar) no se le había investido con las facultades dictatoriales”.

Fue así como Carreño pudo presionar a Argote “para convencerlo de que era justo, preciso y necesario hacer un acta más amplia”. El 13 de octubre el Intendente convocó a Cabildo y se le pidieron explicaciones al Comandante General, quien no solo las dio, sino que exigió “que se llamasen a la reunión (a) todos los vecinos notables, porque tratándose nada menos que de la vida política de los hombres, era muy necesario oír sus opiniones”. A dicha reunión concurrieron más de 30 ciudadanos principales y según refirió Carreño todos convinieron en que se hiciese un proyecto de acta “con lo cual estuvo conforme el Intendente; se hizo allí mismo y se presentó, mereciendo la aprobación de todos. El 14 se invitó y se reunió un Cabildo abierto, al que concurrió una multitud del pueblo: se les leyó aquel proyecto ya redactado y el acta quedó sancionada, contestando todos en general: ¡Viva S.E. el Dictador de las tres Repúblicas, Simón Bolívar!”

Pese a estas maniobras Carreño consideró que en aquel instante no era “prudente hacer mención de la Constitución boliviana”, porque el mismo ignoraba “el modo con que ella debe ser sancionada, si por colegios electorales o si por la convención”. También porque tenía “motivos para creer con seguridad que cuando ella se mande establecer en este Departamento, si hay alguna oposición, sería muy pequeña e insignificante, estando también muy cierto de que le nombrarían a V.E. Presidente Vitalicio”.

A la luz de lo anterior, podemos explicarnos por qué en el artículo primero del Acta del 13 de octubre se señalaba que el Departamento del Istmo “se entrega en manos de S.E. el Libertador como único capaz de salvarle en su actual crisis, lo mismo que el resto de la República”. En el segundo, se decía que el Istmo concedía “a S.E. el Libertador, padre de la patria las facultades dictatoriales para que sobre la base eterna de la soberanía del pueblo haga cumplir la voluntad de su mayoría”. Seguidamente se expresaba que Bolívar reuniría la Gran Convención nacional cuando lo creyese conveniente “sin limitarse al ejemplo prescrito por la Constitución”. Asimismo, en el cuarto artículo se indicaba que, mientras el Libertador dispusiera lo que fuese más conveniente a la salvación de la República “las autoridades legales continuarán en el libre ejercicio de sus funciones, haciendo guardar a todo trance el orden, la paz y la tranquilidad”. En los artículos 5 y 6 se disponía que habría de comunicarse la resolución a Bolívar y al Poder Ejecutivo, así como también a la Gobernación de Veraguas y a todas las municipalidades del

Departamento. Finalmente, en el séptimo se consignaba que “el Istmo, entre tanto, cumple y obedece las órdenes del Gobierno en todo aquello que no sea contradictorio a la presente resolución o mientras S.E. el Libertador dispone lo conveniente”.

A decir verdad, Carreño dejó pocos cabos por atar, excepto, como dijimos lo referente a la Constitución Boliviana. El 19 de octubre la municipalidad del Cantón de la Chorrera, mostró su aceptación de la dictadura de Bolívar, en términos muy similares al pronunciamiento de la capital del Istmo, del 13 de aquel mismo mes. Igualmente, se expresaron los notables de Natá, “ante Dios y los hombres su ciega deferencia a los juicios de S.E. el Libertador, y a sus disposiciones en el mando supremo dictatorial”, a la vez que se adherían “de un modo irrevocable al acta celebrada en la capital del Departamento ...”

Meses después, específicamente el 12 de mayo de 1827, Juan José Argote hizo una extensa exposición sobre los acontecimientos del 13 de septiembre y 14 de octubre del año anterior. Dicho documento, a su vez, lo elevó la municipalidad de Panamá a Santander, con explicaciones adicionales. En ambos testimonios, está claro que se cargaron las tintas con el fin de sacar partido de las nuevas circunstancias por las que entonces atravesaba la República.

A decir del Intendente en “aquella época fatal” cuando desempeñaba este cargo “lidiaba con el General Comandante general José María Carreño de resultas de las tropelías y vejaciones con que se condujo los días que habían precedido de Asamblea ...” Añadía que infructuosamente Antonio Leocadio Guzmán trató en dos ocasiones de convencerlo para que se ajustara a los deseos de Bolívar, esto es “a que el Istmo celebrase un acta como la de Guayaquil nombrando a S.E. Dictador y proclamando la Constitución de Bolivia”. No obstante, adujo que él “no podía imitar un acto que era ilegal, innecesario y que envolvía falsedades como podrá notar en la misma acta que citaba, pues insistiendo Guzmán en que era la **voluntad del Libertador** que los pueblos concordaban en ella y **que la fuerza armada sabría sostenerla**, comprendí inmediatamente todo el laberinto en que me hallaba, estando el General Carreño al frente de una numerosa guarnición”.

Así las cosas, Argote convocó a una reunión de notables para oír sus opiniones. A la misma asistió Leocadio Guzmán para que expusiera, a decir del Intendente “la dictadura y la boliviana, omitiendo después la segunda instancia porque a ella se mostró en el acto la más abierta oposición. Se discutió largamente sobre dictadura que halló igual contradicción porque se creía ilegal, innecesaria y sus facultades para concederse, notándose que hasta la reunión para tratar la materia era un insulto a las leyes”.

Después de tres reuniones consecutivas se llegó a la conclusión que, de ninguna manera, habría de adoptarse el acta presentada por Leocadio Guzmán “sino la que había resuelto la misma junta”, en palabras de Argote. El mismo añadía que al mismo tiempo que esto ocurría “el General Carreño celebrara sus

juntas de oficiales y animaba al señor Guzmán para que sostuviese el lleno de su petición en términos que en una de las reuniones se (pronunció) el dicho Guzmán con tal descaro y atrevimiento, que fue necesario que algunos de los señores concurrentes le impusieron el respeto que debía al lugar en que se hallaba y a las personas que allí asistían”. Es más, según Argote “el mismo señor General se acercó a mi casa con el señor Guzmán para dar los últimos pasos de pretensión sobre dictadura y viéndome decidido a resistirlo abiertamente, condujo la sesión proponiendo el mismo señor Guzmán al señor Carreño que no aspirase a más que a la acta que habían convenido los notables, comprometiéndose conmigo a no exigir de ella la menor alteración”.

Cuando el 13 de septiembre de 1826, se celebró una sesión en la sala de la municipalidad para considerar el acta de los notables ciudadanos, a decir de Argote “el General Carreño trató de sorprender al pueblo y arengó sobre la necesidad de facultades ilimitadas, pidiendo que los que estuviesen por ellas lo dijese a viva voz. Ocho o diez voces bien conocidas aparecieron a favor de la exposición del General, a la par de un extraordinario silencio en el numeroso concurso, y de una fuerte voz negativa. A requerimiento del Intendente si Leocadio Guzmán estaba o no conforme con el documento, el mismo manifestó al público que nada tenía que añadir al acta leída, pues el Libertador lo que quería era lo que fuese de la voluntad general, y no lo que tuviese opositores. Se preguntó al pueblo si prestaba su voluntad a dicha acta y se oyó un grito general de aceptación”.

Mas Argote no se conformó con estas duras críticas contra Leocadio Guzmán y José María Carreño, sino que abundó en detalles que, a su criterio, servían para demostrar el cambio de actitud de los notables de la capital del Istmo, con respecto a la dictadura de Bolívar, desde el acta del 13 de septiembre a la del 14 de octubre. De este modo, señaló que una vez aprobada la primera “se notaba entre la alegría del pueblo, la incomodidad del general Carreño y se sabía que no paraban un momento los chasquis (mensajeros) y comisionados a los cantones y a la Provincia de Santiago, al mismo tiempo que se difundían expresiones peligrosas. A estos pasos siguieron músicas de oficiales con tropa armada, vitoreando por las calles públicas y las puertas de la Intendencia al General Páez, al Libertador como dictador del Perú y Colombia, y a la Constitución de Bolivia, y que muriesen los que no lo quisiesen”. Es más, denunció que “estos desórdenes se repitieron hasta el grado de tocarse a degüello una noche en la plaza de la Catedral y alarmarse el pueblo, porque se trataba ya de la muerte y el saqueo, en términos de haber sido necesario que a las nueve o diez de una de dichas noches se acuartelase toda la oficialidad del **Girardot** para cortar desastres, y porque era el batallón de la confianza pública”.

Añadía Argote que le resultaba “imposible clasificar la inmensidad de insultos que se hicieron a la Intendencia, de compromisos que se le puso y de temores generales por el desorden en que se vio”. Dijo conocer los continuos correos que Carreño enviaba al interior del país, pero nada podía hacer para evitar los planes del Comandante General en cuanto a “fraguar movimientos que comprometiesen

a la capital”, máxime cuando éste “solo buscaba apariencias populares para obrar militarmente, y que estaba resuelto a llevar a cabo su empresa a todo trance”.

En vísperas de la aprobación del acta del 14 de octubre que, como vimos, le reconocía poderes dictatoriales a Bolívar, a decir de Carreño: “Se hallaba el Departamento en tal estado de alarma, que nadie creía segura su vida ni sus bienes. El pueblo tocaba en la desesperación, y el General Carreño ansiaba el momento de un desorden para cubrir sus planes. Los pueblos del interior anunciaban su cuidado por la suerte de la capital y el Gobierno de Veraguas apuraba los medios que le indicaba el General Carreño”. He aquí por qué accedió a dar su aprobación al nuevo documento que representaba un viraje radical con respecto al acta del 13 de septiembre. Sin embargo, en palabras de Argote, trató “de cubrir el honor del Istmo y el mío con los únicos que me había dejado mi difícil situación”. Por eso, junto con el jefe político Miguel Morales, los alcaldes Juan Bautista Feraud y Remigio Lasso, algunos miembros del Cabildo y el Procurador General Juan Manuel Borbúa, consignó por escrito una solemne protesta de cuanto se había hecho”. Este documento fue autorizado por el Secretario del Cabildo José de los Santos Correoso y verificado por el teniente coronel Agustín Alburquerque. Se entregó la protesta al Senador Mariano Arosemena para que la llevara a las máximas autoridades en Bogotá. Sin embargo, señala Argote que aumentaron los ataques de Carreño calificándosele de enemigo personal de Bolívar y se le exigieron continuos desembolsos para la tropa, además de que se repetían los pasquines en su contra tratándolo de “godo” y “pintando en ellos horcas y banquillos”. Incluso, según el Intendente, se le amenazó de muerte, motivos por los cuales se vio obligado a romper los documentos de protestas.

Finalmente Argote denunciaba que Carreño se había apoderado de la imprenta “con expresiones de temor” y en “términos que solo imprimía lo que era de su gusto”. Por ello le ordenó a Diego Santiago González que le indicara al Comandante General que la imprenta estaba dañada, toda vez que el propio Argote era el dueño de la misma.

A juicio del Intendente todo lo anterior bastaba para probar que “el Istmo no ha presentado su voluntad a los desórdenes que llora, sino que fue conducido por una fuerza irresistible y por evitar males de más alta trascendencia”. Acotaba que podía añadir mil pruebas, pero que las mismas eran privadas. No obstante, confiaba que mediante las medidas adoptadas por el Cabildo se daría “al mundo un público documento de las sólidas virtudes del Istmo, en medio de las sombras degradantes con que quiera cubrirlo el General Carreño”.

No está demás decir que la municipalidad de Panamá no solo secundó el documento hecho por Carreño, sino que tomó las declaraciones probatorias sobre la protesta suscrita que Argote había hecho desaparecer por precaución. Al efecto, presentó al gobierno central las testificaciones de José de los Santos Correoso, Miguel Morales, Remigio Lasso, Agustín Alburquerque y Mariano Arosemena,

entre otros. Todas, palabras más, palabras menos, se hicieron eco de las denuncias de Argote contra Carreño.

Como era de esperarse, el General Carreño en un manifiesto que dio a conocer en Cartagena el 10 de agosto de 1827, no solo refutó punto por punto las acusaciones de Argote, sino que aclaró que las “vejeciones y tropelias” que hablaba este último dimanaban del caso del supuesto espía Bermúdez, o sea cuando tuvo que proceder contra algunos notables del Istmo por ser presuntos conspiradores. A su vez calificó al Intendente como un oportunista: “su objeto es acreditarse con unos y con otros según cree que le conviene”. Así lo había hecho mientras fue su secretario y lo llevó de empleo en empleo hasta la intendencia. A partir de entonces no necesitó más de Carreño, se hizo su enemigo y ahora pretendía elevarse sobre las ruinas de la representación del General.

Para Carreño su adversario no gozaba de apoyo popular entre los istmeños. En cambio sabía calcular como proceder para no dar pasos en falso, aunque en los sucesos de septiembre y octubre de 1826 se mostró confundido. Lo acusó de intrigante y falsario. Ahora cuando las circunstancias habían cambiado mostraba otra faz y sacaba “de la oscuridad la memoria de un documento que ya hasta había desaparecido”.

Alegó Carreño que él solo se había ocupado del bienestar del Istmo solicitando al Libertador la apertura del camino que era allí “tan útil” y le “instruía en las necesidades de aquel departamento”. No se mostró sorprendido ante el manifiesto de Argote porque lo conocía bien, así como “su conducta equívoca (...), su mezquina política, sus calumnias (y) su protesta”, todo le parecía “digno de compasión”, máxime cuando a “sus cautelas le faltaron el mejor tiempo”. Finalizaba Carreño señalando que su rival no carecía de “cualidades personales” que bien podía emplear en beneficio del Istmo, cuyos habitantes se merecían “la mayor condición y aprecio, por sus virtudes y patriotismo”.

Nos hemos detenido largamente en la pugna entre Carreño y Argote, porque sin duda refleja fielmente los encontrados intereses que entonces prevalecían en Panamá, al igual que la mentalidad imperante entre los notables de la capital del Istmo que repudiaban el militarismo y abogaban por el reconocimiento de su vocación mercantil. Tales diferencias continuaron hasta desembocar en los movimientos separatistas que veremos en el capítulo siguiente. Con razón Mariano Arosemena pudo decir: “El resto del año (1826) pasó del todo sombrío para la política y las instituciones democráticas de que el pueblo panameño había gozado hasta entonces. El aniversario de nuestra independencia no se acordó, según costumbre, porque faltaba humor entre los liberales ...”.

Ciertamente, tanto la exposición de Argote como las acotaciones de la municipalidad de Panamá surtieron el efecto esperado en Bogotá. Es así como en una resolución de 24 de julio de 1827, el vice-Presidente Francisco de Paula Santander, manifestó que el gobierno de la República quedaba “satisfecho de los

sentimientos de lealtad a la Constitución y a las leyes colombianas que reproduce la ilustre municipalidad de Panamá en la exposición de 8 de julio último, la cual se ha ratificado en la opinión que tenía anticipadamente formada acerca de la fidelidad de los habitantes de aquel departamento al sistema político de Colombia y a su gobierno". En consecuencia, una vez publicada la "ley de olvido", nada debía disponer el Ejecutivo sobre lo que manifestaba la municipalidad de Panamá, máxime cuando su publicación por la imprenta daría a conocer cual había sido "en todas las circunstancias la opinión de los colombianos del Istmo" y cuáles fueron las causas que influyeron en los sucesos del 13 de septiembre y 14 de octubre de 1826.

No podemos finalizar este capítulo sin traer a colación las palabras de otro de los protagonistas de aquellos agitados días y que hoy mueven a la reflexión. Nos referimos a Antonio Leocadio Guzmán, quien sentenció en una carta que elevó al Libertador, el 13 de septiembre de 1826: "Este Departamento, señor, tiene hoy una gran mayoría decidida por seguir ciegamente las benéficas miras de V.E., pero hay algunos hombres que sólo viven para servir la inercia. Un pueblo que no conoce la gloria siempre está metalizado. Ellos no conocen sino estas dos pasiones: El de Panamá está aún en su primer período; así es que el interés pecuniario ejerce un imperio exclusivo y oscurece todo lo que es superior".

BIBLIOGRAFÍA SELECTA

- Araúz, Celestino Andrés: "Significado histórico del Congreso Anfictiónico de Panamá". **El Panamá-América**, Panamá, domingo 12 de agosto de 1990.
- Archivo Diplomático Peruano: **El Congreso de Panamá (1826)**. Recopilación y Prólogo por Raúl Porras Barrenechea. Imprenta de la Opinión Nacional, Lima, 1930.
- Arosemena, Mariano: **Apuntamientos Históricos (1801-1843)**. Biografía del autor, notas e índices de Ernesto Castillero Reyes. Publicaciones del Ministerio de Educación, Panamá, 1949.
- Bierck jr., Harold A.: **Vida pública de don Pedro Gual**. Nota editorial de Diógenes de la Rosa. Serie del Sesquicentenario del Congreso de Panamá, publicada por el Gobierno de Venezuela, Caracas, 1976.
- Blanco, José Félix: **Documentos para la historia de la vida pública del Libertador de Colombia, Perú y Bolivia**. Caracas, Venezuela, 1978, Tomo XI.
- Castillero C., Alfredo: "El movimiento anseatista de 1826. Primera tentativa autonomista de los istmeños después de la anexión a Colombia". **Tareas**, año I, N° 4, Panamá mayo-julio 1960.
- Castillero R. Ernesto: "Intimidaciones del Congreso de Panamá de 1826". **Revista Lotería**, Nos. 243-244, mayo-junio 1975.

- Cavellier Germán: **La política internacional de Colombia**. Tomo I (1820-1860). Ed. Iqueima, Bogotá, Colombia 1959.
- Conte Bermúdez, Héctor: **La creación de Bolivia y la Constitución Boliviana en el Istmo de Panamá**. Imprenta Nacional, Panamá, 1930.
- Liévano Aguirre, Indalecio: **Bolivarismo y Monroísmo**. Populibro N° 25, Ed. Revista Colombiana Lta., Bogotá 1978.
- _____ **Memorias del General O'Leary**: Edición facsimilar del original de la primera edición. Ministerio de la Defensa, Venezuela 1981, Tomos 2, 4, 10, 11, 19, 22, 23, 24.
- Miró, Rodrigo: "Un proyecto económico para el Congreso de Bolívar". **Revista Lotería**, Nos. 243-244, mayo-junio de 1976.
- Moreno de Ángel, Pilar: **Santander. Biografía**. Planeta Colombiana editorial S.A., Bogotá 1989.
- O'Leary, Daniel F.: **Correspondencia de extranjeros notables con el Libertador**. Tomo I. Editorial América, Madrid, 1920.
- El Congreso Internacional de Panamá en 1826. Desgobierno y anarquía de la Gran Colombia**. Ed. América, Madrid, 1920.
- Ortega Díaz, Pedro: **El Congreso de Panamá y la unidad latinoamericana (22 de junio de 1826)**. Segunda edición documentada y corregida. Caracas, 1982.
- Pacheco Quintero, Jorge: **El Congreso Anfictiónico de Panamá y la política internacional de los Estados Unidos**. Ed. Kelly, Bogotá, 1971.
- Rippy, J. Fred: **La rivalidad entre Estados Unidos y Gran Bretaña por América Latina (1808-1830)** EUDEBA, 1967.
- Rivas, Raimundo: **Historia diplomática de Colombia (1810-1934)**. Ministerio de Relaciones Exteriores, Imprenta Nacional, Bogotá 1961.
- Whitaker, Arthur Preston: **Estados Unidos y la independencia de América Latina**. EUDEBA, 1964.

CAPÍTULO III

LA REACCIÓN PANAMEÑA ANTE EL CENTRALISMO DE BOGOTÁ (1828-1841)



ESPINAR



ALZURU



HERRERA

José Domingo de Espinar, Juan Eligio Alzuru y Tomás Herrera.

1.- La Nueva Granada hasta la administración de Pedro Alcántara Herrán

a) El gobierno de Mosquera y la dictadura del general Urdaneta

Como ya tuvimos oportunidad de mencionar en el Capítulo I, en 1830, Joaquín Mosquera y el general Domingo Caicedo fueron electos, Presidente y Vicepresidente, respectivamente, de la moribunda República de Colombia. En aquellos momentos de caos y disgregación del cuerpo nacional, el principal objetivo de ambos fue tratar de mantener, aunque sin éxito, la unión de la República. Sin embargo, para colmo de males la Constitución de aquel año no fue bien recibida por algunos pueblos del interior del país y lo que es peor aún, el batallón **Callao**, integrado fundamentalmente por venezolanos, aunque de guarnición en territorio colombiano y al mando del Coronel Jiménez, se sublevó contra el gobierno. En estas graves circunstancias el General Caicedo, que ocupaba la primera magistratura por enfermedad del titular, envió tropas gubernamentales a sofocar el levantamiento. Desafortunadamente las mismas fueron derrotadas y los rebeldes lograron, no sólo cercar la capital sino, incluso, exigirle al gobierno, entre otras cosas, el nombramiento del General Rafael Urdaneta como Secretario de Guerra.

Ante el apremio de la situación el General Mosquera reasumió la presidencia el 17 de agosto y después de conferenciar inútilmente con los facciosos, se reiniciaron las hostilidades y el gobierno se vio obligado a capitular. A pesar de que Mosquera confió la Secretaría de Guerra al General Urdaneta, un grupo de vecinos de Bogotá azuzado por los rebeldes, dio por terminado el gobierno del primero y llamó a Bolívar para ejercer el mando supremo. Entretanto, se entregó el poder a Urdaneta, quien tendría facultades ilimitadas. De esta manera, Mosquera y Caicedo abandonaron el Ejecutivo el 4 de septiembre.

Bien que el general Urdaneta estaba encargado del poder hasta la llegada de Bolívar, lo cierto es que el Libertador rechazó tal ofrecimiento y, como dijimos, pocos meses después, en diciembre de aquel mismo año murió. Como es natural su desaparición representó un duro golpe para la administración Urdaneta, en virtud de lo cual varias juntas de personajes notables reunidas en Bogotá, le recomendaron la convocatoria de un Congreso de diputados y la puesta en vigencia de la Constitución de 1830. Urdaneta llevó a la práctica estos consejos y cursó invitación a los departamentos de Antioquia, Boyacá, Cauca, Cundinamarca, el Istmo y Magdalena para que obedecieran la Constitución y enviaran diputados para el Congreso que se reuniría en Leiva, el 15 de junio de 1831.

Mas la oposición al gobierno de Urdaneta, encabezada por los generales José Hilario López y José María Obando, se mostró implacable y éste se vio obligado a entregar el mando al Vicepresidente Caicedo, después de la firma del célebre convenio de las Juntas de Apulo, que contemplaba un indulto general. Cabe destacar que fue Caicedo quien tomó las riendas del poder, porque el Presidente Mosquera se hallaba en el extranjero. En estas circunstancias Caicedo convocó una nueva Convención para el 15 de octubre de 1831.

b) La creación de la Nueva Granada

El Congreso Constituyente se instaló en Bogotá el 20 de octubre con 60 diputados, a los que posteriormente se les sumaron nuevos delegados, llegando a contarse 87. Como nos indica Moreno de Ángel, uno de los primeros actos de esta Convención fue ratificar el decreto por medio del cual se le restituían todos los grados y honores militares al General Santander, al tiempo que se le cursaba invitación para regresar a la patria. Es más, el propio Presidente Joaquín Mosquera, a la sazón en Nueva York, le escribió a Europa para que se reuniera con él en Estados Unidos, a lo que Santander accedió.

El 17 de noviembre de 1831 esta Convención aprobó la ley fundamental del Estado de la Nueva Granada. Por esta norma se establecía que los límites de la República del centro de Colombia eran los mismos que tenía el Virreinato de la Nueva Granada en el momento de la emancipación. Asimismo, esta Convención le aceptó la renuncia como Vicepresidente al general Domingo Caicedo y designó como nuevo encargado del gobierno, después de una votación muy reñida, al General José María Obando.

Finalmente, la nueva Constitución se firmó el 29 de febrero de 1832 y aunque más liberal, resultó muy parecida a la emanada del Consejo Admirable. El último acto de este cuerpo fue la elección del Presidente y Vicepresidente de la República. En el escrutinio inicial para ocupar la primera magistratura resultó electo el General Francisco de Paula Santander y después de 15 escrutinios se eligió al doctor José Ignacio de Márquez, como Vicepresidente. El 10 de marzo de 1832, en ausencia del General Santander, quien aún se hallaba en el extranjero, el doctor Márquez prestó juramento constitucional. El cuerpo soberano concluyó sus sesiones el 1º de abril.

Mientras tanto, ante la inestabilidad y división imperantes, el Departamento del Istmo, como veremos en páginas posteriores, proclamó su separación de la República de Colombia en septiembre de 1830. Este primer movimiento separatista estuvo encabezado por el Coronel José Domingo de Espinar. Pese a reintegrar al Istmo a finales del mismo año, continuaron latentes los deseos secesionistas. Así, el 9 de julio de 1831 el coronel venezolano Juan Eligio Alzuru, declaró que a partir de la fecha Panamá tendría una administración propia que, como se verá, desembocó en una dictadura dando al traste con los móviles separatistas.

c) **La administración Santander**

El 23 de junio de 1832 Santander se embarcó rumbo a la patria y el 7 de octubre, ya de regreso en Colombia, tomó posesión del Ejecutivo. En realidad se trataba de un mandato provisional hasta que se realizaran elecciones populares. En su mensaje a la nación expuso, como indican Henao y Arrubla, que gobernaría de acuerdo con la Constitución y las leyes, que dirigiría todos sus esfuerzos a lograr que cesaran los odios de los partidos y a consolidar las instituciones y, por último, solicitaba el concurso de todos los granadinos para implantar el orden y la libertad al amparo de la ley. Pocos meses después, en marzo de 1833, los electores votaron masivamente por el Hombre de las Leyes para Presidente de la Nueva Granada. En esta nueva gestión su Vicepresidente resultó ser el ex mandatario Joaquín Mosquera, quien aún se hallaba en el extranjero.

La administración Santander fue, en palabras de los autores antes mencionados, "económica, firme y ordenada". Al inicio de su gestión las arcas neogranadinas se hallaban vacías y el país se encontraba virtualmente en estado de guerra con Ecuador, a raíz de la pretensión de esta nación de apoderarse de las provincias de Pasto y Buenaventura. Mas gracias al Tratado de Pasto, suscrito en diciembre de 1832, durante el mandato provisional de Santander, ambos Estados se reconocieron mutuamente como soberanos e independientes y el Ecuador aceptó los límites propuestos por la Nueva Granada.

El gobierno de Santander tuvo como prioridad indiscutible mejorar el estado de las finanzas públicas. Junto con su Secretario de Hacienda Francisco Soto, protegió determinadas industrias permitiendo la libre introducción de café, inaugurando así un rubro que con el correr de los años se convertiría en la fuente más importante de divisas para Colombia. Asimismo principió con gran éxito también la exportación de tabaco. Toda esta prudente administración rindió sus frutos y en 1837 cuando Santander entregó el gobierno, nos dice Moreno de Ángel, el tesoro nacional presentaba un superávit de más de un millón de pesos. Cabe destacar, asimismo, que Santander le dio gran importancia al desarrollo de la instrucción pública y a las ciencias y las artes.

Fue durante su período de gobierno que se comenzó el arreglo de la liquidación y división de la deuda nacional de la fenecida República de Colombia, entre los gobiernos de la Nueva Granada, Venezuela y Ecuador. Después de intensas discusiones se acordó que la mitad de la deuda la asumiría la Nueva Granada y la otra mitad le correspondería a Venezuela y Ecuador, aunque el primero pagaría más que el segundo. De esta misma manera se dividiría el activo de los haberes de Colombia. Mas, en 1836, como veremos, el Congreso granadino desaprobó este acuerdo basándose en el hecho, como señalan Henao y Arrubla, de que la riqueza de los estados deudores no había sido tomada en cuenta y que Venezuela, a pesar de poseer menos habitantes que la Nueva Granada, era más rico.

Durante la presidencia de Santander, como se verá, se promulgaron decretos favorables al Istmo, entre los que cabe destacar, los destinados a la apertura de un camino de ruedas, el de libre comercio para los cantones de Panamá, Portobelo y Veraguas, y el de la franquicia para la exportación de concha de perla en las islas del Pacífico local.

Debemos mencionar aquí, aunque sea brevemente, los lamentables episodios internacionales que se suscitaron durante la presidencia del Hombre de las Leyes. Así, en 1833, se produjo en Cartagena el desafortunado incidente protagonizado por el cónsul francés Adolfo Barrot, en virtud del cual Luis Felipe envió barcos de guerra con la orden de abrir fuego contra la ciudad, si no se satisfacían las demandas de su representante diplomático. Incluso, en enero de 1836, Panamá fue el escenario de otro acontecimiento similar, cuando el procónsul inglés, Joseph Russell atacó al ciudadano Justo Paredes y cuyos detalles veremos en un capítulo posterior.

No podemos finalizar este rápido bosquejo de la administración de Francisco de Paula Santander sin referirnos, aunque someramente, a la conspiración del ex General español José Sardá, quien había gobernado el Istmo entre 1828 y 1829, como veremos. En 1831 el General José María Obando, en su calidad de Secretario de Guerra y Marina, destituyó un número plural de militares que habían tomado partido por el General Urdaneta, desconociendo así lo acordado en el Convenio de las Juntas de Apulo. Uno de esos militares fue precisamente José Sardá quien tuvo una destacada actuación en la guerra emancipadora. Enterado éste que el gobierno de Santander estaba reincorporando al servicio activo a algunos militares que en su momento habían sido suprimidos del escalafón por el General Obando, decidió solicitar formalmente su readmisión en el ejército. Mas, en enero de 1833, el Presidente y su Secretario de Guerra y Marina el General Antonio Obando negaron la petición del ex militar. Esta decisión llevó a Sardá, junto con un grupo de militares resentidos, a conspirar contra el gobierno. El plan consistía en apoderarse de algunos cuerpos veteranos que había en la capital, derrocar al gobierno, poner al frente del mismo al anciano general José Miguel Pey, asesinar, si era necesario, a los generales Santander, José María Obando y José Hilario López, sostener al clero que veía menoscabadas sus prerrogativas en la educación de la juventud neogranadina y proteger a los artesanos, entre otros puntos.

El golpe estaba programado para el 23 de julio de 1833, pero Santander tuvo noticias del mismo y se dirigió al cuartel, gracias a lo cual pudo detener la intentona. Aunque los conspiradores se dieron a la fuga, fueron más tarde apresados casi en su totalidad. Pero el propio Sardá logró huir de la cárcel, sin dejar rastros, después de haber sido sentenciado a muerte. A muchos de los conjurados se les condenó a la pena máxima y fueron ejecutados. Entretanto Sardá se escondió en una casa de la capital, protegido por sus numerosos amigos y admiradores. Recién un año después, y a punto de perpetrar otro golpe, se localizó su paradero adonde se le dio muerte.

d) El Gobierno de José Ignacio de Márquez y la Guerra de los Supremos

El sucesor del General Francisco de Paula Santander en la presidencia de la Nueva Granada fue el doctor José Ignacio de Márquez quien, como ya dijimos, había ocupado el poder con anterioridad y que asumió la primera magistratura el 1º de abril de 1837.

Entre sus primeros actos de gobierno hay que mencionar la revisión del Convenio de partición de la deuda colombiana, firmado con Venezuela, como ya anotamos. Para tal efecto, en abril de 1838, se constituyó en Bogotá una comisión integrada por representantes del Ecuador, Venezuela y la Nueva Granada, que un año después llegó a un acuerdo respecto a la liquidación de la deuda. También le dio prioridad a las rentas públicas, las que durante su mandato se vieron notablemente incrementadas. Otros logros de su administración lo constituyeron: la sanción del Código Fiscal de 1837 y el comienzo de la reconciliación con España.

No obstante, tan prometedor panorama se vio ensombrecido en 1839 cuando el Congreso suprimió los Conventos de San Francisco, La Merced, Santo Domingo y San Agustín en la Provincia de Pasto. Esta medida desató la insurrección acaudillada por el Padre Francisco Villota, la que creció rápidamente en corto tiempo. De esta manera, los rebeldes, entre los que se contaban el Coronel Antonio Mariano Álvarez, Fidel Álvarez y los célebres y feroces guerrilleros España, obligaron al impotente Gobernador de Pasto a prometer la nulidad de la referida ley.

Como no podía ser de otra manera, el gobierno central improbó lo actuado por el Gobernador y envió al General Pedro Alcántara Herrán para reducir a los amotinados. Desde su llegada a Pasto, Herrán intentó agotar todas las vías posibles de un arreglo pacífico con los sublevados y al efecto envió varias misiones, mas la iniciativa fue en vano. Así, a pesar de todos sus esfuerzos por evitar la guerra, se vio obligado a entrar en combate. Es más, el General José María Obando, a quien en aquel momento se le seguía proceso por la muerte del Mariscal Sucre, se fugó y se unió a la revolución siendo proclamado jefe supremo de la misma. No obstante, algunos meses más tarde Obando y Herrán llegaron a un acuerdo pacífico conocido con el nombre de “esponsión de los Árboles”, gracias al cual se indultaba a todos los comprometidos en los disturbios ocurridos en enero y febrero de 1840. Poco después, el 6 de mayo, moría en Bogotá el General Francisco de Paula Santander arrepentido, por haber dado el voto a la supresión de los conventos en Pasto, sin sospechar siquiera, como él mismo manifestó, que la medida acarrearía tan funestas consecuencias.

Desafortunadamente Obando no cumplió lo pactado y las operaciones se reiniciaron. Bien que las fuerzas combinadas de los generales Herrán, Tomás Cipriano de Mosquera y las del Presidente del Ecuador, General Juan José Flores, lograron vencerlo, para entonces, prácticamente, toda la Nueva Granada se hallaba embarcada en una guerra fratricida de proporciones inusitadas. En esta conflagración civil, que la historia recuerda como de los Supremos, surgieron un número plural de estados soberanos e independientes de la Nueva Granada. Ante

la oleada de anarquía, como se verá, el 18 de noviembre de 1840 el Istmo de Panamá proclamó una vez más su separación del gobierno.

Serían nuevamente los generales Herrán y Mosquera los encargados de pacificar el país y en reconocimiento a sus méritos, en abril de 1841, el Congreso eligió al primero como Presidente de la Nueva Granada.

e) **Pedro Alcántara Herrán al frente de los destinos de la Nueva Granada**

Si bien el general Herrán tomó posesión de la presidencia el 2 de mayo de 1841 en Bogotá, lo cierto es que apenas se mantuvo dos meses al frente de la misma. Cumplido ese plazo delegó sus funciones en el doctor Juan de Dios Aranzazu, Presidente del Consejo de Estado y abandonó la capital rumbo al norte para continuar la campaña militar. Casi un año después, el 19 de mayo de 1842, ya pacificada la nación, retomó las riendas del poder.

En 1843 se sancionó la nueva Constitución que tenía por objeto darle más poder al Ejecutivo a fin de mantener el orden y evitar las guerras civiles. En este sentido la responsabilidad presidencial quedó perfectamente delimitada y restringida, el Consejo de Estado fue reemplazado por el de Gobierno, integrado por el Vicepresidente y los Secretarios de Estado; el Ejecutivo nombraría los magistrados de los distritos en base de ternas elaboradas por la Corte Suprema, y designaría y renovarían a los Gobernadores de Provincia.

Entre los logros de la administración Herrán es de justicia mencionar el levantamiento del censo de población de 1843, el empadronamiento de los esclavos y la libertad de los partos; la organización de las universidades, el fomento de la enseñanza primaria, el aumento de las rentas y el valor de las exportaciones. Incluso, como señalan Henaoy Arrubla, por disposición del Congreso de 1844 don Lino de Pombo realizó la **Recopilación Granadina**, obra que contenía la legislación nacional.

Fue durante la presidencia de Herrán que regresaron los jesuitas a la Nueva Granada con la misión de encargarse de la educación de la juventud y de fundar colegios de misiones. A la sazón Mariano Ospina elaboró un plan de estudios, en 1844, que contemplaba la organización de tres distritos universitarios, a saber: Bogotá, Popayán y Cartagena; la fundación de colegios en la mayor parte de las provincias, así como de escuelas normales.

El sucesor de Herrán en 1845 fue Tomás Cipriano de Mosquera, quien comenzó a ejercer la primera magistratura el 1º de abril de aquel año, como tendremos oportunidad de ver en un capítulo posterior.

2. **El gobierno del Coronel Manuel Muñoz y la maduración de la conciencia istmeña.**

Aunque el 21 de octubre de 1826, el Poder Ejecutivo dispuso que el Coronel Pedro García habría de reemplazar en el mando del Departamento del Istmo al también Coronel José María Carreño, por razones aún no aclaradas aquel no se trasladó a Panamá. A principios de diciembre, cuando aún se esperaba a García,

Carreño le comunicó al Libertador que tal tardanza era “una fortuna para el país”, porque su separación “causaría males, que casi puedo asegurar” dado que “los jefes y oficiales me quieren, me respetan y confían en mí, y aún mis enemigos que desean mi salida la temen”. No obstante, al año siguiente, Bolívar resolvió reemplazar a Carreño, quien fue destinado al Departamento de Zulia. Así, el 9 de febrero de 1827, el Coronel venezolano Manuel Muñoz tomó posesión como Comandante General del Istmo y asumió simultáneamente las funciones civiles en la Intendencia.

Pese a que Manuel Muñoz gobernó durante pocos meses, específicamente hasta el 14 de septiembre de 1827, resulta digna de destacar su actuación en nuestro país. Días después de asumir el mando, Muñoz adoptó medidas para promover “la empresa del camino”, si bien los hombres de negocio de Panamá se mostraron cautos, hasta tanto recibían la respuesta favorable de Bolívar y el respaldo de una empresa londinense. También Muñoz se preocupó por el aseo y el ornato de la ciudad capital. Le advirtió al Libertador que sus tres enemigos eran el Jefe del Estado Mayor Alburquerque, el Secretario de la Intendencia Agustín Tallaferró y el ex Intendente Juan José Argote. Esperaba que el Poder Ejecutivo les diese otros destinos y le aliviaran de semejante “carga”. Asimismo, la mala conducta del escuadrón **Lanceros** y la imposibilidad de sostenerlo, le obligaron a trasladarlo a Cartagena.

Importa destacar que el 20 de febrero de 1827, Manuel Muñoz preparó un documento bajo el título de “Noticia del estado en que se halla el Departamento del Istmo y de las operaciones que se han hecho”. Constituye un excelente análisis de la situación del Departamento en aspectos tales como: gobierno, rentas, espíritu público, patriotismo, policía, agricultura, comercio y disposiciones generales.

Respecto al gobierno, Muñoz advirtió sobre “la rivalidad y ninguna armonía” existentes entre las principales autoridades del Departamento, todo lo cual, a su criterio, lo habían puesto “en un estado de dislocación que solo el tiempo y la prudencia pueden reparar”. Ello era sí porque “disposiciones contrarias y opiniones encontradas formaron partidos y etiquetas, enconaron los ánimos, y condujeron a los hombres al aislamiento y desprendimiento general”. Las cosas no estaban mejor en lo que concierne a las rentas. De este modo, los escasos ingresos de la aduana se habían destinado en su totalidad a la amortización del papel, por lo que “se establecía de hecho el agiotaje y ruina del Estado”. Peor aún, aumentaba la deuda a pasos agigantados. En consecuencia, “el pueblo daba la ley al Gobierno y la autoridad pedía de puerta en puerta la limosna necesaria para sostener sus obligaciones”. Tampoco eran productivas las rentas de correos y las del tabaco se hallaban “carcomidas por el contrabando”, a lo que se sumaba la mala organización de los resguardos, la carencia de guardacostas y porque las autoridades en el Istmo habían permitido la libre siembra del arbusto.

Muy significativas fueron las apreciaciones del nuevo Comandante del Istmo en cuanto al “espíritu público”. A su juicio, el mismo se encontraba “enervado y

abatido". Afirmó que "la población marcha a la más completa relajación por el temperamento y educación: la licencia y libertinaje forman esta máquina política, la ambición de mando y de dinero son sus ejes, y la inmoralidad el espacio en que gira". Advirtió que los ciudadanos se habían propuesto rechazar toda contribución "y casi a mano armada quieren romper los vínculos sociales".

Si tomamos en cuenta lo anterior, no resulta extraño que cuando Manuel Muñoz puso en vigor el "decreto de capitación", en la Villa de Los Santos se sublevaron unos 300 hombres, atropellaron al alcalde y se negaron rotundamente a pagar dicho impuesto. Los santeños se apoderaron de las armas allí existentes y su actitud fue pronto imitada por el resto del cantón. A fin de apaciguar los ánimos exaltados, el Comandante General envió como comisionados a Mariano Arosemena y a Pedro Chiari, quienes tenían instrucciones de llegar inicialmente a Natá para "fijar allí la opinión" y comunicarse de oficio con el Gobernador de Veraguas a quien se le encargaría particularmente mantener la tranquilidad en Villa de los Santos, pero este suceso demostró el grado de descontento que existía en el interior del Istmo ante las medidas impositivas del gobierno central.

Mas esta actitud tampoco era ajena a los notables ciudadanos que, como hemos visto en capítulos anteriores, no se mostraron anuentes a colaborar con José María Carreño en las contribuciones para sostener el ejército, que no veían con buenos ojos. Tras la aceptación forzada de la dictadura de Bolívar, es lógico pensar que su descontento aumentó ante las exigencias de contribuciones, cualesquiera que estas fuesen. Así cuando Manuel Muñoz, una vez que arribó al Istmo, convocó a una junta de comerciantes para que socorrieran a la Intendencia con fondos a fin de cubrir las necesidades más urgentes, virtualmente recibió un desaire. En efecto, entre poco más de 23 comerciantes apenas se pudo recaudar 1.400 pesos, suma que rechazó Muñoz por considerarla "insultante al gobierno". En consecuencia, le fue preciso recurrir a José María Barrientos, oriundo de Medellín, quien prestó a la Intendencia 6.000 pesos con los que se pudieron cubrir las necesidades del gobierno.

Por otra parte, Manuel Muñoz, en el documento citado, también indicó que la ciudad estaba en "un abandono espantoso: muladares continuos rodean casi toda la ciudad: y algunos están establecidos en muchas de sus plazas; los animales pastan por las calles y la basura y escombros ofrecen un cuadro triste y fatigante". Observó, igualmente, que la agricultura estaba "en la infancia" y solo se sostenía "con algún lustre la de las legumbres y menestras". Mejor no era la situación del comercio que, a su juicio, se encontraba "en la última languidez", excepto algunos barcos de cabotaje que llegaban de Guayaquil y Jamaica.

Ante este estado de cosas, Muñoz se propuso fomentar las rentas adoptando algunas disposiciones para hacerlas más flexibles y expeditas. Propuso, además, el establecimiento de la sociedad de **Amigos del País** y fue el fundador del denominado **Gran Círculo Istmeño**, cuyo periódico del mismo nombre, es considerado por Rodrigo Miró como el vehículo inicial de una clara expresión

política panameña. Su tendencia era liberal doctrinaria, imbuida de un espíritu civilista. No está demás indicar que Juan José Argote fue el primer director del **Gran Círculo Istmeño**.

Como bien apuntó Mariano Arosemena, a los pocos días de entrar a ejercer el mando Manuel Muñoz, “conocimos que abrigaba sentimientos republicanos y respeto a la ley”. A su criterio, el gobierno central se equivocó al designarle como Comandante General del Istmo, considerándolo adicto al Libertador con quien estaba emparentado. De allí que el citado autor no pudo menos que decir que: “el señor Muñoz, hombre de principios, contuvo al instante las demasías de los perturbadores del orden legal, hizo que todo marchara por los carriles de las instituciones políticas juradas, y que la constitución y las leyes tuvieran todo su imperio. Con esta conducta renació el espíritu público y el partido liberal volvió a ponerse en la arena...”. Mas como ya dijimos, su gobierno fue de solo siete meses y pronto los istmeños tendrían nuevos motivos de quejas contra las autoridades designadas por Bogotá.

3. Las fugaces administraciones de José de Fábrega, José Domingo de Espinar y José Sardá

Desde el 14 de septiembre hasta finales de noviembre de 1827, gobernó interinamente en el Departamento el Coronel José de Fábrega quien, como vimos, había encabezado el movimiento independentista de 1821 y fungió como jefe supremo del Istmo hasta febrero de 1822. A la sazón se desempeñaba como Prefecto de la Provincia de Veraguas. Lo sustituyó como Comandante General el Coronel José Domingo Espinar.

A juicio de este último, “el pésimo estado de las cosas en el Istmo”, obedecía a la actividad desplegada por el **Gran Círculo Istmeño**, que había continuado sus sesiones privadas, pese al decreto que prohibía tales reuniones, más que todo porque el Intendente temía chocar con los integrantes de este club. Así las cosas, el **Gran Círculo**, tan pronto como Espinar asumió la jefatura, envió una delegación de tres miembros a felicitarlo y pedirle se integrara a la corporación. Pretendía, igualmente, erigirse en cuerpo legislativo, conforme a lo estipulado por la Constitución nacional, a la vez que le dio regalos y honores al Comandante saliente Manuel Muñoz. Espinar le advirtió a Bolívar que el **Gran Círculo** proponía candidatos “para toda cosa, hacer partido y vencer a todo el mundo, ganando las elecciones. En fin esta sociedad se ha hecho temible para los espíritus débiles: me ha despedazado en varios panfletos que no se ha atrevido a imprimir y que han circulado manuscritos; y no pierden un momento en minar la opinión sana del país. Ellos serán escarmentados y muy pronto”.

En su pugna con los notables, Espinar, como sabemos, se identificaba con la gente de color del arrabal, y no perdía oportunidad para denunciarlos ante el Libertador. Afirmó que los diputados elegidos para la Convención de Ocaña eran Manuel Pardo, el administrador de Correos de Cartagena, José Vallarino y Manuel

Muñoz. Ello fue así porque a su juicio “la intriga lo ha hecho todo”, si bien ni él ni la fuerza militar bajo sus órdenes había influido en cosa alguna. Recomendó el traslado de toda la guarnición del Istmo y que fuese relevada por soldados procedentes de Cartagena. De lo contrario corría el riesgo de quedar bajo la influencia del **Gran Círculo**. Le recomendó a Bolívar que sacara del país “a tres malvados” (Muñoz, Tallaferro y Argote) o se vería obligado algún día a “darles su pasaporte para mejor vida”. Consideraba a los otros notables de “segundo orden”. Pero lo que más le preocupaba era que no podía “dar una orden en la guarnición sin estar vendido”.

No cabe duda, que Espinar cargó las tintas en sus denuncias. Mas no debemos perder de vista que el Coronel era un ferviente admirador y seguidor de Bolívar, al que le convenía estar adecuadamente enterado de todo lo que aquí acontecía. En todo caso el panorama que Espinar le presentaba al Libertador no era nada grato. El mismo se sentía confuso y presionado por las fuerzas en pugna que dividía en dos, a saber: el **Gran Círculo** “compuesto de los notables y muchos del estado llano, ramificado en los cantones del Departamento, capitaneado por cuatro o seis individuos de Cartagena” entre los que sobresalían su fundador Manuel Muñoz. El “otro partido” era “bastante numeroso compuesto de uno que otro notable y mucho bajo pueblo”, que se jactaba de gozar de la protección de Espinar. Tras mostrarse indeciso, por último, el Coronel optó por ingresar al **Gran Círculo** que le nombró secretamente editor. Desde esta posición, se propuso “aprovechar esta ocasión para dar más dignidad al periódico, más utilidad, y si es posible nueva dirección”.

Años después, específicamente el 25 de febrero de 1851, el propio José Domingo de Espinar en su “Resumen Histórico (...) de los acontecimientos políticos ocurridos en Panamá en el año 1830, apellidados ahora revolución de castas por el Gobernador José de Obaldía” diría textualmente lo siguiente: “De qué servían las masas colombianas en la época que terminó el año 1830? de instrumentos de la demagogia; y demagogos solo los hubo en política. Nadie jamás ni nunca pensó en socialismo. Triunfe mi opinión, triunfe mi partido, o caiga el que cayese” era el programa de aquella ominosa época. Panamá no fue la excepción de esta regla. “El partido aristocrático, o más decente en su mayoría, estuvo a la devoción del general Santander; y en la oposición abierta con el general Bolívar (era por cierto el único Departamento que no tuvo la dicha de conocerle personalmente); y a tal extremo de obstinación se llevaban las resistencias que llegó a formarse una suerte de oligarquía de llamados liberales. La Sociedad del “Gran Círculo Istmeño” se había propagado hasta los niños de escuela, y de ambos sexos. Los oficiales de la guarnición no estaban exentos de contactos perniciosos: yo mismo fui inscrito, posteriormente a mi llegada, en el Gran Círculo y la presencia de la fuerza armada dejó de ser importante”.

Ciertamente esta primera gestión gubernamental de Espinar dejó profundas huellas entre los notables ciudadanos. Mariano Arosemena aseveró que si bien, los liberales lograron triunfar en las elecciones para diputados a la Convención de

Ocaña “no hubo humor el 28 de noviembre para la celebración solemne de nuestra independencia como era práctica. En lo adelante, desunidos en política los istmeños, no volvió en verdad a recordarse el cumpleaños de nuestra separación de la metrópoli, con el entusiasmo y contento debidos”.

A finales de marzo de 1828, el coronel español José María Sardá se encargó de la Intendencia del Istmo, mientras Espinar continuó en la Comandancia General. A decir de Pilar Moreno de Ángel, Sardá se distinguió como un “profundo admirador de Bolívar” y era “un rudo y auténtico chapetón”. Según Mariano Arosemena, ambos gobernantes “no dictaron medida alguna extraordinaria, que se hiciera notar”, porque estaban a la expectativa de los resultados de la Convención de Ocaña. En su opinión Sardá “aunque de talento e instrucción no aventajados, era hombre de bastante mundo, muy prevenido contra fascinación y engaño. Como político era desafecto al sistema republicano, y adicto a la monarquía, o a los gobiernos asemejados a ella: como militar era valiente y audaz; de manera que fue un instrumento adecuado para el sostenimiento de la dictadura en Colombia...”. De Espinar no dudó en reconocerle “talento y alguna instrucción” pero advirtió que la inclinación liberal de aquel terminó en 1826, cuando apareció la “cuestión dictadura”. De allí en adelante fue fiel a Bolívar y durante su desempeño como hombre público en el Istmo “se advirtieron en sus medidas, golpes repetidos de arbitrariedad”, como efectivamente veremos más adelante al analizar el movimiento separatista de septiembre de 1830.

Hasta finales de 1829, duró la administración de Sardá y Espinar. Como era de esperar, a decir del autor antes citado, “el partido boliviano se adueñó del país, no encontrando en el partido liberal, opositor ostensiblemente”. Sardá, poco después de ocupar la intendencia, informó al Libertador sobre la situación imperante en el Istmo. Encontró “todos los ramos de su administración en un total abandono”. Faltaban tropas en los cuarteles y se había reducido el número de soldados porque “no había con que mantenerlos”. Las cajas estaban “sin un real y con 300.000 pesos de deuda que circulan en papeles, unos como dinero y otros como documentos”, cuya cantidad se aumentaba mensualmente con nuevos ajustes y libretas de militares fuera de servicio. No se cobraban las alcabalas “ni se había pensado en hacer tarifas”. El oro y las perlas no pagaban quinto y resaltó el gran contrabando existente.

Sardá, al igual que Espinar, atacó duramente a los miembros del **Gran Círculo**, principalmente a Juan José Argote “autor de muchos males y atrasos de este país y enemigo declarado de V.E. (Bolívar) y del orden”. Lo calificó como un hombre muy sagaz que había logrado hacer entrar en aquella sociedad “a los hombres más honrados (y) los tiene alucinados con el anseatismo”. Urgía, en consecuencia, sacarlo del país, pues así “podremos ahorrarnos la mitad de la guarnición”. Afirmó que con el ingreso de Espinar al Gran Círculo se había logrado “cierta división” en el mismo y pensaba que se podía alcanzar su disolución. Sentenció que: “Los istmeños son dóciles y obedientes. Algunos venerables clérigos, los administradores de tabacos

y correos y algunos vecinos honrados, son muy decididos amantes de V.E., pero hay también una pandilla declarada de enemigos de V.E., otra de anseáticos y otra de godos, que con el sistema actual no es fácil destruir”.

Por último, aunque a Sardá le interesaba meter en cintura a los notables ciudadanos y junto con Espinar, logró las actas de adhesión a la dictadura de Bolívar, hechas en la propia capital del Departamento y en algunos puntos del interior del país, como ya vimos, justo es reconocer que también se preocupó por el tema del comercio tan caro a los istmeños. Le sugirió a Bolívar que ordenara formar “una junta de algunos comerciantes, el administrador de la Aduana y el Intendente, para que propusieran un reglamento particular para el comercio del Istmo, sin alterar en nada el **quantum** de los derechos que se pagan, ni el modo de exigirlo, según los últimos decretos de V.E., porque están muy bien arreglados”. También arrendó el ramo de aguardiente y propició los remates de las alcabalas, con el propósito de sacar al Istmo “de la miseria en que gemía por falta de rentas”.

Por cuarta vez, desde finales de 1829 hasta el 16 de julio del año siguiente, le correspondió al Coronel José de Fábrega desempeñar el máximo cargo en el gobierno del Istmo. Son escasos los testimonios sobre su gestión administrativa, si bien desde los tiempos de José María Carreño ocupó, casi siempre, el puesto de Gobernador de la Provincia de Veraguas. Por otra parte, sus relaciones con Espinar no fueron del todo cordiales. Fábrega fue reemplazado por este último, quien a su vez, recibió la designación del Vicepresidente de la República de Colombia general Domingo Caicedo, y fue además ascendido a General.

4. Separatismo y reintegración en 1830 y 1831

Advierte Ricardo J. Alfaro que, desde un principio, Espinar violó la Constitución al asumir la Comandancia General sin la debida juramentación. Quizá por ello el Presidente Joaquín Mosquera decidió sustituirlo por el general José Hilario López. Se le ordenó a Espinar encargarse de la gobernación de Veraguas y entregar interinamente la Comandancia General hasta tanto López llegara al Istmo. No obstante, Espinar se negó a acatar tales instrucciones y se mantuvo como la principal autoridad en el Istmo con el apoyo del ejército y sus seguidores civiles. Así se lo hizo saber al gobierno central, pero en Bogotá no se tomaron las medidas correspondientes para que el Istmo retornara al orden, dada la crítica situación que entonces afrontaba la República, descrita en páginas atrás.

Según Alfaro, resultó un rotundo fracaso el intento de Espinar para que los notables ciudadanos le apoyaran en su intención de separar al Istmo, pronunciándose al mismo tiempo, en favor de Bolívar, sobre todo porque aquellos se identificaban con las ideas liberales y, por ende, eran contrarios a la posición política del Comandante General. Como hemos visto, este antagonismo también tenía motivaciones sociales. Espinar, repetimos, contaba con el respaldo del arrabal que estaba en pugna con la población blanca o los “de adentro”, es decir lo que vivían dentro de las murallas de la ciudad capital.

Así las cosas, la tensión fue en aumento, máxime cuando el 10 de septiembre numerosos vecinos de Panamá, entre los que estaban José Antonio Durán Hernández, Plácido Menchaca, Manuel José Rey, Francisco Agustín López, Juan Manuel Jiménez, Juan Manuel Urriola, José de la Cruz Vargas, Manuel López, Manuel García de Paredes, José García de Paredes, José Santiso y Alejo Lamaqui, para mencionar algunos, elevaron una representación a Espinar denunciando que: “un corto número de individuos de esta ciudad (...) ha solicitado la protección inglesa a nombre del Departamento para sustraerse de la República de Colombia, comprometiéndose a sufrir un nuevo coloniaje y esclavitud...”. Indagaciones posteriores, sobre todo las declaraciones de José Francisco Arango, revelaron que los principales comprometidos en el complot anexionista, eran Juan José Argote, Agustín Tallaferro, José Agustín Arango, José de Obaldía y Mariano Arosemena. Los dos primeros fueron encarcelados y junto con el tercero, desterrados del país. La confabulación contaba con el consentimiento del cónsul británico Malcom Mc Gregor, enemigo del Libertador por problemas que tuvo con el Coronel José Sardá. Pero las pruebas reunidas contra el funcionario inglés se perdieron en un naufragio en el río Chagres y Espinar consideró inoportuno reabrir el caso.

Con todo, señala Alfaro que la actitud de Espinar contra los acusados de conspirar en detrimento de la integridad territorial, motivó que ese mismo día, 10 de septiembre, un grupo de liberales lanzara gritos “de muera el general Espinar” en la calle de la Merced “a lo que la gente de la parroquia de Santa Ana, entre las cuales gozaba él de gran prestigio por solidaridad de raza, respondió con una terrible asonada que afortunadamente no tuvo mayores consecuencias”.

Mediante un decreto expedido el 11 de septiembre, Espinar consideró que el departamento se hallaba “amenazado de una invasión exterior”, debido a la representación hecha al almirante de Jamaica por algunos vecinos de la ciudad capital, que ya mencionamos. En consecuencia se hacía necesario que una “autoridad militar” se colocara “en una posición capaz de allanar los obstáculos que se le presenten”. Más aún, adujo que también se encontraba “completamente turbada la tranquilidad y seguridad” por un acta acordada en el cantón de Chiriquí “con miras de fracturar la integridad de la República”, así como por “el espíritu sedicioso y máximas corrosivas” difundidas por el periódico **La Unión**. A ello se añadía la conmoción armada “que se había suscitado en la tarde del 10 de septiembre. Por todo lo anterior Espinar declaró al Departamento del Istmo en Asamblea (estado de sitio) hasta tanto variaran las circunstancias que motivaban la adopción de tal medida.

Tras asumir la Prefectura y expulsar al Coronel José de Fábrega a Veraguas, además de negarse a aceptar al reemplazo de éste, José Vallarino, que había sido nombrado por el gobierno central, Espinar tomó el control del poder en el Istmo. El 25 de septiembre el Síndico personero del cantón Ramón Arias, solicitó al jefe político José María Bellis un cabildo abierto “para que tomando en consideración la suerte de la República y la particular del Departamento, se procurase salvar la nave del Estado”, según nos dice Mariano Arosemena.

Por último, Espinar decidió contrarrestar los planes anexionistas arriba señalados al tiempo que proclamaba la fidelidad del Departamento a Bolívar. El 26 de septiembre, con el apoyo del arrabal y algunos notables, proclamó la separación de Panamá del resto de la República y especialmente del gobierno de Bogotá. Por supuesto que en este movimiento no podían faltar los móviles económicos. Se indicó, en el preámbulo del Acta de este pronunciamiento, que la escisión del sur había producido una división conflictiva con la Nueva Granada. Además, se señaló que el Istmo carecía de relaciones mercantiles con los departamentos centrales, en tanto que los del sur hostilizaban tales transacciones tachándolas de extranjeras.

A renglón seguido se le solicitaba al Libertador encargarse del gobierno de la República y que desde el Istmo procurara que la nación fuese reintegrada. Mientras tanto, el Departamento quedaba "bajo su inmediata protección". Panamá se reincorporaría a la República luego que el Libertador se encargase de la administración o desde que la nación se organizara unánimemente por cualquier otro medio legal. En otras palabras, Panamá se ofrecía para que viniera a su seno a fin de restablecer la unión perdida ante la desintegración de la República de Colombia. Vale decir que paradójicamente la separación encabezada por Espinar era, en verdad, para buscar una unión ya imposible.

Aunque Espinar envió como emisarios a Cartagena a José Vallarino y al coronel Francisco Picón con el propósito de enterar al Libertador sobre la medida política adoptada en Panamá, se sabe que éste desaprobó el movimiento separatista y recomendó al Comandante General reintegrar el Istmo a la República. Por eso cuando triunfó el partido bolivariano y el general Rafael Urdaneta asumió el ejecutivo, Espinar decretó la reincorporación, el 1º de diciembre, aunque de hecho continuó ejerciendo la jefatura civil y militar en el Departamento. Tan sólo siete días después, Bolívar moría en la quinta de San Pedro Alejandrino en Santa Marta.

Pese a la brevedad y las características del primer movimiento secesionista, no cabe duda que el mismo tiene un particular significado histórico en nuestro país. Según Castellero Calvo "constituye el primer ensayo de las masas populares urbanas por oponerse a las nacientes burguesías comerciales, detentadoras del poder. Fue, en todo el sentido del término un movimiento de clase..."

De otro lado, no está demás decir que si bien los seis cantones de la Provincia de Panamá se sumaron al acta del 26 de septiembre de 1830, no ocurrió lo mismo con la provincia de Veraguas, merced a la oposición acaudillada por el coronel José de Fábrega. Esto constituyó motivo de preocupación para Espinar que, según Mariano Arosemena, gobernó dictatorialmente. Por eso, en febrero de 1831, este último decidió trasladarse a Veraguas con el batallón **Ayacucho** y dejó encargado de la Comandancia al coronel venezolano Juan Eligio Alzuru. Esta oportunidad fue hábilmente aprovechada por los notables ciudadanos, quienes se ganaron la voluntad de Alzuru para desalojar del poder a Espinar. En efecto, aunque éste no

encontró resistencia en Veraguas, a finales de marzo, fue hecho prisionero por el coronel venezolano quien lo expulsó a Guayaquil.

Al principio, Alzuru actuó ciñéndose al orden legal. Incluso antes de darle el golpe a Espinar, en marzo de 1831, dividió los mandos civil y militar, nombrando a Pedro Jiménez para el primero, en tanto que él mismo asumió la Comandancia General. Después de enviar al exilio a Espinar, en una proclama del 20 de mayo, se comprometió al “sostenimiento de las libertades patrias garantizadas por la Constitución”. No obstante, Alzuru dio acogida en Panamá a su compatriota el general Luis Urdaneta y alrededor de setenta de sus seguidores que fueron expulsados del Ecuador acusados de conspiración. Según Alfaro eran “gente en su totalidad de sentimientos feroces y conducta pésima”. Como era de esperar, muy pronto se hizo sentir la nefasta influencia de estos militares que lograron que Alzuru los colocara en empleos hasta entonces desempeñados por los istmeños. Además destituyó al Prefecto Pedro Jiménez y nombró en su lugar a José Vallarino, rival de algunos de los notables ciudadanos.

Alzuru, tal como lo había hecho antes Espinar, el 8 de julio de 1831, ordenó al Prefecto Vallarino que convocara a una reunión de vecinos influyentes, funcionarios del gobierno y diversas organizaciones, en la que se planteó la separación del Istmo de la Nueva Granada. Sin embargo, fracasó en este primer intento por la desconfianza que le tenían los notables, de por sí temerosos de otra dictadura, tal como había acontecido con Espinar. No obstante, al igual que ocurrió en 1830, la actitud del pueblo hizo variar en parte la posición de los grupos dominantes y en esto fueron hábilmente manipulados por los militares. Como señalaron Mariano Arosemena y José de Obaldía, en su conocido manifiesto sobre su conducta cívica, de 30 de octubre de 1831, Alzuru ante el fracaso de su plan: “acuartela el Batallón Ayacucho y la Brigada de Artillería, arenga a las tropas en el lenguaje de la exaltación, ofrece cubrir los haberes atrasados con tal que se pronuncien a favor de sus ideas (...) Junta enseguida algunos sediciosos de la facción de Espinar, la mandan que contrate el capital durante la noche en **una pueblada espantosa**, y los hombres pacíficos tuvieron que encerrarse en sus casas para no exponerse al ultraje y a la muerte ...”.

Así las cosas, a los notables ciudadanos no les quedó más alternativa que ceder a las pretensiones de Alzuru, pero nuevamente estos recurrieron a su capacidad de sacar partido hasta en las circunstancias adversas. Como bien indicaron Arosemena y Vallarino en el documento arriba citado: “Entonces fue que nosotros y algunos patriotas más, previniendo las consecuencias funestas y el desenlace de este drama espantoso, neutralizamos el proyecto de absoluta independencia, contuvimos a su autor, colocamos ciertas modificaciones en los artículos de la primera acta que redactó el General Urdaneta y consultando el vínculo de unión con Colombia se evitó la cisura nacional, el entronizamiento de los militares absolutistas y el escándalo de un Estado Independiente en el Istmo, con la organización de un distrito o territorio de la gran federación colombiana, adoptada por la mayoría de los departamentos”.

De esta manera con la colaboración de los notables ciudadanos, Juan Eligio Alzuru, el 9 de julio de 1831, llevó a cabo el segundo intento separatista de Panamá. En el acta de este movimiento se consignó, de manera ambigua, ya sabemos que con plena intención que, el Istmo se declaraba "territorio de la confederación colombiana" y tendría "una administración propia por medio de la cual se eleva al rango político a que está llamado naturalmente". Panamá, asimismo, se ofrecía como sede de dicha confederación y para que, cuando fuese necesario, se reunieran en su seno los ministros plenipotenciarios. Se enviarían representantes a Venezuela, Ecuador y la Nueva Granada para instruir a sus gobiernos sobre la reciente transformación política. Conservaría, además, la Constitución, leyes, armas y pabellón de aquella última nación "en prueba de amor y amistad". Y en el plan económico se estipuló que esos tres grandes Estados disfrutarían "de todas las inmunidades comerciales que se conceden a los istmeños por el nuevo arreglo mercantil".

Esto habría de ser recíproco. Y en cuanto a las transacciones con el Norte, Centro y Sur de la Nueva Granada, se harían del mismo modo que en tiempos del Gobierno central. Es más, el comercio de cabotaje se realizaría, "tanto en las producciones territoriales como en efectos extranjeros ya naturalizados", sin otros derechos que los municipales, siempre y cuando hubiese mutua correspondencia.

Del mismo modo, Panamá, ofrecía su territorio "para la residencia de la Confederación colombiana y para que en él se reúna todas las veces que sea necesario el Congreso de Ministros Plenipotenciarios". A su vez, Panamá enviaría diputados a Ecuador, Venezuela y la Nueva Granada para que enterados los gobiernos de estos países de la nueva "transformación política se logren los objetos consignados en esta acta". Más aún, Panamá conservaría provisionalmente la Constitución y las leyes de la República de la Nueva Granada "en cuanto no se opongan a este libre pronunciamiento". Lo mismo haría con sus armas y pabellón "en prueba del amor y amistad hacia la nación a que espontáneamente se unió el 28 de noviembre de 1821". El jefe superior militar del Istmo hasta la instalación de la Dieta Territorial sería el Coronel Juan Eligio Alzuru y el jefe superior civil el General José de Fábrega.

Otros puntos del acta de 1831, se referían a la forma de la sucesión de los mandos, el mantenimiento de la guarnición militar adecuada para sostener el orden público y las garantías individuales, así como la convocatoria para el 15 de agosto de una "Dieta territorial Constituyente", integrada por representantes de los cantones de las Provincias de Panamá y Veraguas. Se hizo un llamado a los demás cantones de dichas provincias para que informaran sus sentimientos "y no halle lugar la horrible discordia entre pueblos hermanos". Por último, se indicó que continuarían despachándose por parte de los poderes Ejecutivo y Judicial, todos los negocios pendientes en la capital y el centro en favor de los particulares, siempre que no fuesen en contra del sistema imperante.

Semejantes disposiciones, no pasaron de ser letra muerta cuando Alzuru instauró una sangrienta dictadura. Los notables del Istmo y el resto de la población sufrieron toda suerte de excesos por parte de Luis Urdaneta y sus secuaces. Se llamó al servicio hasta a los esclavos y prisioneros rematados, al punto que según nos dice Alfaro, “se logró poner en pie la terrible falange y mil y cien mercenarios, mandados por excelentes jefes y oficiales, que llenó de pavor a Panamá”. Por si fuera poco, bajo el mando de Luis Estrada, se estableció la “Compañía de **Desguazadores** formada por criminales atroces”.

Ante la ola de arbitrariedades, entre las que se contaron además, el cobro forzado de dinero para sostener a los militares y la expulsión de algunos notables como el General José de Fábrega, Sebastián Arce, José Vallarino, Agustín Tallaferro, Manuel María Ayala, Mariano y Blas Arosemena, entre otros, el gobierno neogranadino comisionó al General Tomás Herrera para que restableciera el orden constitucional en el Istmo. Tras apoderarse del castillo del Chagres, logró derrotar completamente a las fuerzas de Alzuru en la Albina de Chepo y en El Aceituno, en las márgenes del río Grande. A finales de agosto, Luis Urdaneta, Manuel Estrada y Francisco Araújo, fueron fusilados por Herrera, quien también hizo lo mismo con el denominado “Nerón o Tiberio del Istmo”. Acto seguido reintegró a Panamá al seno de la Nueva Granada.

5. **Anexionismo y reacción momentánea del Gobierno central**

Tras el fracaso de los movimientos secesionistas acaudillados por Espinar y Alzuru, en marzo de 1832, se descubrió un complot militar, cuyo propósito era separar nuevamente el Istmo y proclamar su anexión al Ecuador. Azuzados por el General Juan José Flores, dictador de aquel país, que pretendía adueñarse de territorios pertenecientes a la Nueva Granada, dos oficiales del batallón N^o 9 intentaron conspirar contra las autoridades establecidas sobornando a los altos mandos y a la tropa para dar un golpe de cuartel. Una vez descubiertos fueron condenados a la pena capital, si bien los intereses en pro de la unión política con el Ecuador continuaron latentes entre algunos notables de Panamá, sobre todo por los vínculos mercantiles que existían entre los dos países.

Como vimos, otra corriente de opinión entre los comerciantes del Istmo se inclinaba hacia la anexión con la Gran Bretaña aprovechándose de los vínculos mercantiles con Jamaica y el respaldo del cónsul Malcom Mc Gregor. No obstante, Mariano Arosemena aseveró que el almirante de aquella isla “desmintió oficialmente la suposición de habersele pedido por algunos panameños su protección para independizar el Istmo”.

Al parecer, los movimientos separatistas de 1830 y 1831 con todo y sus peculiaridades, así como la posición anglófila o anexionista de los istmeños hicieron en parte variar la actitud al gobierno de Bogotá. Es verdad que los comerciantes de Panamá, protestaron enérgicamente contra la ley 13, de junio de 1833 que ponía en vigor gravámenes y restricciones al comercio exterior, pero poco

después el Congreso neogranadino expidió sendos decretos que procuraban satisfacer las aspiraciones largamente sentidas por los istmeños. Mediante el decreto de 25 de mayo de 1834, se autorizó al poder ejecutivo para reabrir todas las propuestas que se le hicieran “sobre la apertura de un camino en el Istmo de Panamá, y que proceda a celebrar un contrato con cualquier individuo o sociedad que lo solicite bajo las reglas que se fijaron ...”. El 25 de mayo del año siguiente, se promulgó otro decreto declarando libres para el comercio de todas las naciones, por veinte años, los cantones de Panamá y Portobelo. Simultáneamente la ley habilitó algunos puertos para la importación y exportación en la provincia de Veraguas, mientras que un decreto de 29 de mayo concedió franquicias para el envío de perlas al extranjero desde las islas del Pacífico o Panamá.

Por estas fechas, periódicos locales como **El Constitucional del Istmo**, el **Comercio Libre**, el **Vijía del Istmo** y los **Amigos del País** se constituyeron en los voceros de las necesidades del país, particularmente en el aspecto mercantil. Precisamente, en septiembre de 1834, se creó y comenzó a funcionar la **Sociedad Amigos del País**, según el modelo de sus similares que se habían establecido en Europa y América a finales del siglo XVIII. Entre sus objetivos estaban: “1.- La sana investigación sobre mejoras de que es susceptible este país, en todos aquellos ramos que especialmente constituyen su conservación y riqueza; 2.- Promover con la mayor decencia y decoro la buena y exacta aplicación de las leyes; 3.- Influir en la unión doméstica; 4.- Poner en movimiento los resortes inimaginables para fomentar la ilustración y el espíritu público y 5.- Alentar y proteger las miras sobre comunicación entre los dos océanos”.

Ciertamente y tal como se evidencia en la **Memoria sobre el comercio presentada a la Sociedad de Amigos del País** por Mariano Arosemena, Luis Lewis y Damián Remón, el 1 de diciembre de 1834, el máximo interés era que el Istmo se convirtiera en un punto activo del comercio internacional, tal como entonces lo eran Valparaíso, el Callao y Cobijo, bajo las ventajas del sistema de puertos libres. Por eso, ante la nueva legislación neogranadina en favor de Panamá, no pudieron menos que decir: “Con solo el convencimiento nacional de la justicia con que hemos solicitado la libertad de comercio se ha alcanzado la parte más importante de nuestra demanda. Cesó el fantasma que paralizó por muchos años este bello emporio de las naciones, a saber, el temor de que nos hiciésemos independientes. Ya se reconoce la razón; ya se oyen los votos inocentes de los istmeños y son acogidos por el gobierno paternal e ilustrado de que dependemos. El tiempo irá perfeccionando el sistema mercantil más adecuado al objeto que nos proponemos y cada legislativa se ocupará de nosotros con ardiente celo, porque el interés nuestro es el interés nacional”. Desafortunadamente, semejantes disposiciones del gobierno estaban sujetas a determinadas condiciones o bien no duraron mucho y el Istmo retornó a su antiguo status de decadencia y subordinación improductiva.

6.- Trascendencia histórica del movimiento separatista de 1840

Ante la anarquía reinante por la denominada guerra de los Supremos, que como dijimos estalló en la Nueva Granada a mediados de 1839, los notables del Istmo, esta vez con el General Tomás Herrera como figura principal, en pronunciamiento del 18 de noviembre de 1840, indicaron que al disolverse la República, la Provincia de Panamá daba por terminadas las obligaciones que había contraído con la Constitución granadina de 1832. Se estipuló, además, que se erigía en "Estado Soberano" el cual comprendería a la Provincia de Veraguas, siempre que sus habitantes se adhirieran a él "para formar un solo cuerpo social del territorio del Istmo". Cualquiera que fuesen los arreglos posteriores para la reorganización política, Panamá solo contraería obligaciones "bajo principios puramente federales", a cuyo propósito se enviarían representantes a la Convención o dieta que se celebrara. Mientras esto ocurría, el Estado sería gobernado por un jefe Superior Civil, cargo que recayó en el General Tomás Herrera, quien actuaría mediante previo acuerdo con el vicejefe Carlos Icaza y los consejeros Mariano Arosemena, Nicolás Orozco y Tadeo Pérez de Ochoa y Sevillano.

Se dispuso, asimismo, sobre aclaraciones y reformas urgentes en la Hacienda Pública para la buena marcha del Estado al libre traslado de los ciudadanos y la permanencia de los empleados en sus respectivos puestos, excepto si se resistían a jurar obediencia al Gobierno Provisorio. Este procuraría "el avenimiento de los pueblos del Istmo que aún no están pronunciados", así como mantener "relaciones amistosas con las demás provincias de la Nueva Granada que no hostilicen este pronunciamiento". La Constitución y leyes de la Nueva Granada quedaban en vigor, mientras no se opusieran a lo estipulado en el Acta separatista. Se convocaba para el 1 de marzo una Convención de los pueblos del Istmo, adheridos al movimiento para que deliberasen "sobre la suerte del país". Se formó una comisión legislativa provisoria, cuyos integrantes serían Blas Arosemena, Manuel Arce y Saturnino C. Espino. Copia del acta se enviaría a la Provincia de Veraguas para la correspondiente adhesión.

Como se sabe, el 1 de marzo de 1841, se instaló la Convención Constituyente y el 18 del mismo mes expidió la ley fundamental por medio de la cual se indicó que los cantones de las antiguas provincias de Panamá y Veraguas compondrían un estado independiente y soberano que se denominaría "Estado del Istmo". Se reiteró, igualmente, que si la organización que se le daba a la Nueva Granada era federal y convenía a los intereses de los pueblos del Istmo, este formaría "un Estado de la Federación". Pero se advirtió en un parágrafo único que en ningún caso se incorporaría a la Nueva Granada bajo el sistema central. Si ocurría lo primero, la Convención acreditaría dos comisionados ante el gobierno neogranadino, a fin de que se negociara la incorporación del Istmo a la federación.

Obviamente, en esta tercera separación, no podían faltar los factores económicos. El mismo Tomás Herrera, en calidad de Presidente del recién establecido Estado, en un documento oficial de 8 de julio de 1841, aseveraba, no

sin exagerar, que desde la etapa colonial el Gobierno español ocultó o desconoció la posibilidad de abrir por el Istmo una vía interoceánica y que no menos censurable fue la actitud de los congresos de la Gran Colombia y la Nueva Granada, “muy escasos en concesiones”. De allí que: “unos pueblos privilegiados por la Providencia destinados a ser el emporio del comercio de toda la tierra y llamados por tanto a ser ricos y felices, permanecieron en la oscuridad, en la miseria y en el sufrimiento por más de trescientos años, bajo el poder del monarca español; y lejos de variar la condición en los veinte de la República, han empeorado”. Es más, a su entender, este estado de cosas no iba a variar en absoluto en un centenar de años, de continuar los vínculos de Panamá con la Nueva Granada.

Para afianzar al “Estado del Istmo”, además de promulgarse una nueva Constitución, se adoptaron otra serie de disposiciones administrativas, entre las que cabe resaltar la creación de la Secretaría del Interior, Guerra y Marina, bajo cuya responsabilidad se designó a José Agustín Arango, mientras que la de Hacienda y Relaciones Exteriores, pasó a desempeñarla Mariano Arosemena. Se creó, asimismo, el Tribunal Supremo del Estado, en tanto que se atendieron de preferencia las rentas públicas y la Hacienda Nacional fue reorganizada. No menos importante fue la nueva estructura política del Estado que quedó dividido en cantones bajo la autoridad de los gobernadores y los distritos parroquiales a cuyo frente estaban los alcaldes. La instrucción pública pasó también a ocupar un lugar preferencial, al punto que se estableció una Universidad en agosto de 1841. Se brindó ayuda a las iglesias situadas en distintos puntos del país y al Hospital de Caridad de Portobelo.

Como era lógico, se promulgaron decretos relativos al fomento de la actividad comercial. Importa recordar el decreto del 31 de enero de 1841 que permitía la introducción por los puertos habilitados del Istmo del oro en polvo o barras, procedentes de cualquier punto de la Nueva Granada, y que no solo podía circular libremente en el Estado, sino también exportarse para el extranjero sin pagar derechos. Otra disposición autorizaba el tránsito del tabaco de Cuba por los puertos del Chagres y Panamá.

No menos importante fue la publicación de dos nuevos periódicos en el lapso de los dos años que duró la tercera separación del Istmo, a saber **La Prensa** que apareció el 15 de diciembre de 1840 y continuó hasta el 25 de junio del año siguiente, mientras que la **Gaceta del Istmo** circuló desde esta última fecha hasta la reincorporación de Panamá a la Nueva Granada en diciembre de 1841.

Por otra parte, el nuevo Estado del Istmo buscó el reconocimiento internacional. Como agente confidencial en los Estados Unidos se designó a Guillermo Radcliff, quien habría de buscar la neutralidad permanente de Panamá, a través de la garantía de su independencia por parte de la nación del norte, Francia e Inglaterra. Era, si se quiere, un retorno a la idea del “país hanseático”, pero Radcliff no pudo llevar a cabo su misión y tampoco fructificaron las gestiones en Europa.

En cambio, el 22 de septiembre de 1841, Pedro de Obarrio, agente confidencial en Costa Rica, concertó con el mandatario de este país Braulio Carrillo, un Convenio de Amistad y Comercio por el que se reconocía la independencia del Istmo. A más de ello, se acordó establecer, con el respaldo de ambos Gobiernos, un correo de tierra entre los dos Estados. De ser necesario, recíprocamente, se designaría un Cónsul General; en tanto que Costa Rica, se reservaba “el derecho” para reclamar del Estado del Istmo la posesión de Bocas del Toro que el Gobierno de la Nueva Granada había ocupado “traspasando la línea divisoria” fijada en Escudo de Veraguas. Por último, se estipuló que dicho documento entraría en vigencia después de la ratificación por parte del Gobierno del Istmo, para lo cual se determinó un plazo de sesenta días a partir de la firma.

No tardó el Gobierno de Panamá en ratificar el Convenio Carrillo-Obarrio, pero al reincorporarse el Istmo a la Nueva Granada, dicho pacto, como era lógico, pasó a ser letra muerta. En efecto, pese a que el Congreso Istmeño, en un principio adoptó medidas de defensa y luego decretó la neutralidad del territorio en relación con la guerra civil que entonces sostenían federalistas y centralistas, además de que dispuso que se daría refugio a los fugitivos de ambos partidos “como simples particulares”, tan pronto como finalizó la contienda, el General Tomás Cipriano de Mosquera se ocupó de reintegrar los otros Estados disidentes al régimen de Bogotá.

El 31 de diciembre de 1841, los comisionados de la Nueva Granada Anselmo Pineda y Ricardo Parra y representantes del Estado del Istmo Tomás Herrera, José Agustín Arango y Ramón Vallarino, firmaron la reincorporación en que, a nombre del Supremo Gobierno Nacional, se concedía un “decreto de olvido” de todos los sucesos políticos que habían ocurrido en Panamá desde la fecha de su separación. Además, se ofrecía, en dicho documento, promover todas las mejoras municipales “para consultar y fomentar los intereses de las localidades, atendida la posición geográfica de estos pueblos” conforme a las leyes generales de la República. Los empleados y funcionarios públicos conservarían la condición que poseían en noviembre de 1840. Este **statu quo**, se haría exclusivo a la administración de justicia, deuda pública y grados militares. El General Tomás Herrera quedaría encargado de la Gobernación de la Provincia de Panamá. Y si bien los comisionados neogranadinos se comprometieron a garantizar “solemnemente el cumplimiento escrupuloso de las anteriores ofertas”, no se incluyó en el susodicho convenio ninguna cláusula que salvaguardara una de las más anheladas aspiraciones de los istmeños, esto es: su supeditación tan solo a un sistema de Gobierno federal.

BIBLIOGRAFÍA SELECTA

Alfaro, Ricardo J.: **Vida del General Tomás Herrera**. Prólogo de Guillermo Andreve. Estudio Preliminar de Argelia Tello. EUPAN, Panamá, 1982.

- Arosemena, Mariano: **Apuntamientos Históricos (1801-1840)**. Biografía del autor. Notas e índices de Ernesto J. Castellero Reyes. Publicaciones del Ministerio de Educación, Panamá, 1949.
- _____ **Historia y Nacionalidad**. Estudio Preliminar de Argelia Tello. EUPAN, Panamá 1979.
- Castillero Calvo, Alfredo: "El movimiento de 1830". **Tareas** Año I, N° 5, Panamá agosto-diciembre de 1961.
- Clare hijo, Horacio: **Correspondencia y otros documentos del General Tomás Herrera**. Editora La Estrella de Panamá, Panamá 1963. Tomo II.
- Figueroa Navarro, Alfredo: **Dominio y Sociedad en el Panamá colombiano (1821-1903)**. Escrutinio Sociológico. Impresora Panamá, S.A., Panamá 1978.
- Henao, Jesús María y Arrubla, Gerardo: **Historia de Colombia para la enseñanza Secundaria**. 8va. edición corregida y aumentada. Bogotá, 1967.
- Miró, Rodrigo: **La imprenta y el pensamiento en Panamá durante la primera mitad del siglo XIX**. Instituto de Investigaciones Históricas Ricardo J. Alfaro. Academia Panameña de la Historia, N° 2, 1976.
- _____ **Nuestro siglo XIX. Hombres y Aconteceres**. Instituto de Investigaciones Históricas Ricardo J. Alfaro, Academia Panameña de la Historia; N° 4, 1980.
- Moreno de Ángel, Pilar: **Santander. Biografía**. Planeta Colombiana Editorial S.A., 1era. edición, Bogotá, mayo de 1989.
- Resumen Histórico que hace el General José Domingo Espinar de los acontecimientos políticos ocurridos en Panamá en el año 1830, apellidados ahora revolución de castas por el Gobernador señor José de Obaldía. **Boletín de la Academia Panameña de Historia**. Época 4, julio-agosto-septiembre de 1975.

Periódicos Consultados

El Vija del Istmo:

- Trimestre 1, N° 1, Panamá, domingo 13 de julio de 1834
- Trimestre 1, N° 2, Panamá, domingo 20 de julio de 1834
- Trimestre 1, N° 8, Panamá, miércoles 27 de agosto de 1834

Los amigos del País:

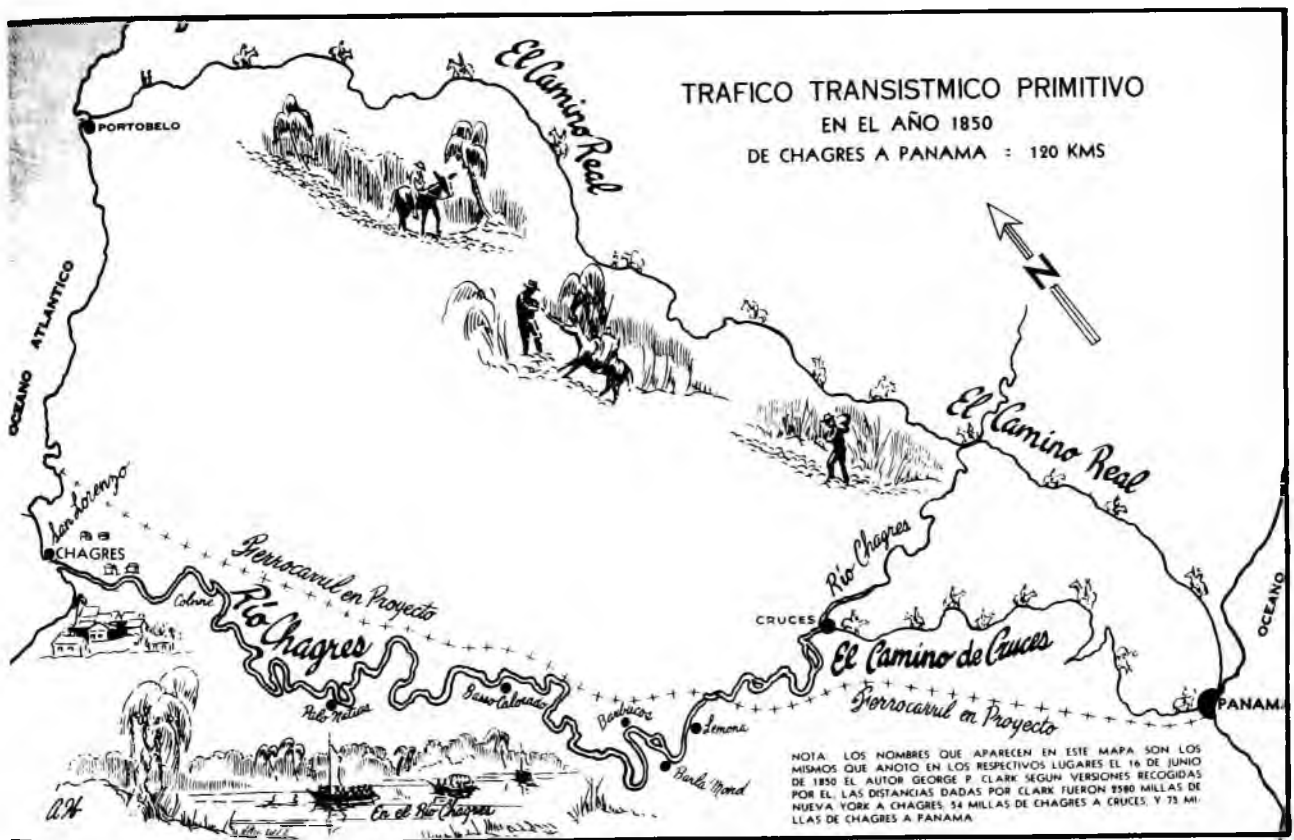
- Trimestre 2, N° 10, Panamá, lunes 6 de julio de 1835
- Trimestre 2, N° 12, Panamá, sábado 1 de agosto de 1835

La Prensa:

- Trimestre 1, N° 19, Panamá, jueves 25 de febrero de 1841

CAPÍTULO IV

LA RUTA DE TRÁNSITO DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX



Tráfico transístmico primitivo en 1850 según George Clark.

1. La situación política en la Nueva Granada

a) Lineamientos generales de las administraciones de los Generales Tomás Cipriano de Mosquera y José Hilario López.

El sucesor de Pedro Alcántara Herrán en la primera magistratura de la Nueva Granada, en 1845, fue el General Tomás Cipriano de Mosquera. Su período presidencial que se extendió hasta 1849 se caracterizó, entre otros logros, por el fomento de la navegación por el río Magdalena, la iniciación de las negociaciones para la construcción del ferrocarril en el Istmo de Panamá; la adopción del sistema métrico francés de pesas y medidas; la amortización de la moneda macuquina; el enriquecimiento de la Biblioteca Nacional con muchos volúmenes venidos de Europa; la fundación del Colegio militar bajo la dirección del Coronel Agustín Codazzi; el mejoramiento de las rentas y la amortización de buena parte de la deuda pública.

En palabras de Henao y Arrubla, la presidencia de Mosquera fue un tiempo “de orden, libertad y progreso”. Estos años correspondieron a la creación formal de los Partidos Conservador y Liberal que, aunque no con esa denominación, habían dominado el panorama político colombiano desde la década del 20. En las postrimerías del mandato de Mosquera se produjo en Francia la revolución liberal del 48 que influyó grandemente en el ánimo de la juventud neogranadina y que tendría hondas repercusiones durante la presidencia del General José Hilario López, sucesor de Mosquera.

Después de unas elecciones no sólo agitadas, sino también reñidas, el 1 de abril de 1849, asumió la presidencia de la Nueva Granada el General José Hilario López, candidato del partido liberal radical. Ese mismo año, las Cámaras influidas por los aires de libertad que triunfaban en Europa el año precedente, sancionaron la abolición de la pena de muerte por delitos políticos y los de vergüenza pública por delitos comunes.

A poco de ocupar el solio presidencial, su partido le exigió al General López el extrañamiento de la Orden de San Ignacio de Loyola de territorio neogranadino, así como la destitución de todos los funcionarios conservadores que ocupaban cargos en el gobierno. De esta manera, el 21 de mayo de 1850, se le dio a los

Jesuitas un plazo de 48 horas para abandonar el territorio de la República. A pesar del descontento que esta medida ocasionó, López no cejó en su ánimo reformista y exactamente un año más tarde, en mayo de 1851, decretó la libertad de los esclavos. Otras leyes revolucionarias para la época fueron también la libertad de expresión, la instrucción gratuita, la descentralización de las rentas públicas y varias medidas que atacaban los privilegios y prerrogativas de la Iglesia. El Presidente también estimuló la formación de Sociedades Democráticas, entre las que cabe destacar la Escuela Republicana que se inauguró en Bogotá en 1850 con su presencia. Entretanto los jóvenes conservadores fundaron una escuela llamada la Filotémica.

Todas las decisiones adoptadas por López no hicieron más que estimular el encono de los conservadores, un grupo de los cuales se lanzó a la resistencia armada, aunque sin un plan preconcebido. Bien que en mayo de 1851 la revolución estalló en el sur, en Pasto y luego se extendió a Antioquia, Neiva, Mariquita, Tunja y Pamplona, fue rápidamente sofocada gracias a la desorganización imperante. A pesar que los rebeldes contaban con la promesa de ayuda que les había hecho el Presidente del Ecuador el General Novoa, su reemplazo por el General liberal Urbina, fue decisivo para el fracaso de la sublevación en la Nueva Granada. Para septiembre de 1851 el intento revolucionario había sido completamente sofocado.

Por otra parte, debemos tener en cuenta que la tendencia antirreligiosa imperante en el país y, principalmente, entre los seguidores de López, se incrementó grandemente después del intento revolucionario. De esta manera fueron evidentes los ataques e incluso la persecución a que se vieron sometidas las autoridades eclesiásticas. Se aprobaron leyes reglamentando la supremacía del Estado sobre la Iglesia, hecho que dio lugar a la enérgica protesta del Arzobispo de Bogotá y de los Obispos que concluyó con el destierro de algunos prelados.

b) Un período tumultuoso: Obando, Melo y Mallarino

En las postrimerías de 1853 y en vísperas de la elección presidencial, el partido liberal se hallaba dividido en radicales o gólgotas y reaccionarios o draconianos. El primer grupo, imbuido por las ideas de la revolución francesa del 48, se constituyó en la vanguardia del partido, a través de la Escuela Republicana que preconizaba el aumento de las libertades individuales, la libertad absoluta de industria y comercio, el federalismo a ultranza, la supresión del ejército, y la eliminación de la pena de muerte. El segundo, en tanto, continuaba fiel a los primitivos postulados del liberalismo y como dentro de sus filas militaban algunos oficiales de las guerras de independencia que habían sufrido persecuciones políticas, eran partidarios de la libertad de prensa vigilada, de un Estado proteccionista, del robustecimiento del poder central, del fortalecimiento del ejército y de la aplicación de la pena de muerte en determinadas circunstancias. De esta manera los gólgotas presentaron como candidato a la presidencia al

General panameño Tomás Herrera, en tanto que los draconianos propusieron al General José María Obando, mientras que los conservadores se abstuvieron. Importa recordar que Obando pudo regresar a la patria gracias al decreto de amnistía otorgado por la administración Mosquera. La elección recayó precisamente en este militar, quien se posesionó del poder Ejecutivo el 1º de abril de 1853. Por su parte, el Congreso eligió al General Tomás Herrera como Primer Designado y a José de Obaldía como Vicepresidente.

Un mes y medio después, el 16 de mayo, se aprobó la nueva Constitución de la República de la Nueva Granada. La misma establecía, entre otros puntos, la separación de la iglesia y el Estado; el sufragio universal, directo y secreto; la libertad absoluta de imprenta; la elección popular de los magistrados de la Corte Suprema, del Procurador y de los Gobernadores de las Provincias. En palabras de Justo Arosemena: “ninguna Constitución en Hispanoamérica había ido tan lejos en punto a democracia y libertad, y no se sabe hasta dónde habría sido practicable, pues sus principios no estaban abonados con la práctica de ningún país”.

Desafortunadamente, la promulgación de esta Carta provocó asonadas y motines en la capital y la oposición que despertó hizo posible un golpe de cuartel acaecido el 17 de abril de 1854. En efecto, ese día el Coronel José María Melo, jefe del ejército, representante del grupo liberal draconiano y acusado del asesinato de un oficial, proclamó que la Constitución de 1853 había sido sustituida por la del 43 y tomó las riendas del poder. El Congreso quedó disuelto y aunque Obando y sus Ministros fueron hechos prisioneros, Melo le ofreció la presidencia del depuesto mandatario, quien no la aceptó. Mas el gobierno tiránico de Melo no se mantuvo por mucho tiempo en el mando, ya que los defensores de la legitimidad, encabezados por Tomás Cipriano de Mosquera, Pedro Alcántara Herrán y José Hilario López, lograron desplazarlo en diciembre de aquel mismo año.

Entretanto, desde el mes de septiembre, el Congreso discutía acaloradamente la destitución del Presidente Obando acusado de traición y rebelión a la patria. Finalmente, en abril de 1855 se verificó su extrañamiento oficial del poder. En estas circunstancias el gobierno recayó en el Vicepresidente de Obaldía, quien en aquellos difíciles momentos hizo gala de una gran generosidad para con los vencidos, pues indultó a muchos de ellos.

A finales de 1854 fue elegido en un torneo popular el doctor Manuel María Mallarino como Vicepresidente por el bienio 1855-1857. Para entonces los reaccionarios o draconianos de Melo y Obando no presentaron candidato alguno, en tanto que los radicales o gólgotas propusieron al doctor Manuel Murillo. Mallarino fue el abanderado de los conservadores y tuvo que ejercer la primera magistratura en vista de que Obando había sido depuesto.

El flamante Vicepresidente se mostró moderado, tolerante y sumamente prudente. Su administración se caracterizó por el estado de paz y progreso que supo imprimirle a la nación, para lo cual tuvo la sabiduría de rodearse de las

figuras más prestantes de ambos partidos políticos. El ejército quedó reducido a 400 hombres y la honradez y economía fueron los distintivos de su gestión, al decir de Henao y Arrubla. Este periodo corresponde al federalismo que veremos con detenimiento en otro capítulo.

2. Proyectos para la apertura de una vía interoceánica por Panamá

Como ya tuvimos oportunidad de ver en la obra sobre **El Panamá Hispano (1501-1821)**, la idea de abrir un Canal a través del Istmo era de vieja data y surgió prácticamente con la conquista. Desafortunadamente la misma no llegó a materializarse por entonces y terminó por caer en el olvido. Sería recién a comienzos del siglo XIX, cuando Alexander von Humboldt —quien no llegó a visitar Panamá— realizó estudios para la construcción de un Canal, que la idea cobraría nuevo ímpetu, si bien entonces el científico alemán expresó su preferencia por Nicaragua. Cabe destacar que el ideal de un Canal que comunicara ambos océanos era, a comienzos de la pasada centuria, muy popular en Europa y contaba con muchos admiradores. Uno de ellos era Goethe quien, ya anciano, vivía retirado en Weimar desde donde, en 1827, vaticinó que la vía interoceánica sería excavada por los Estados Unidos, como efectivamente ocurrió.

Tal como indica Gerstle Mack, durante los años que siguieron a la independencia hubo una increíble cantidad de proyectos para abrir un Canal por Panamá. Razones de tiempo y espacio nos impiden recordarlos a todos, en virtud de lo cual haremos referencia sólo a algunos de ellos. Así entre los primeros hay que mencionar en 1822-23 al Coronel William Duane de Filadelfia, quien después de visitar Bogotá intentó constituir en Estados Unidos una Compañía para “excavar el estrecho de Panamá”. También el Capitán Charles Stuart Cochrane de la marina de guerra británica inició similares negociaciones. En 1825, el comerciante jamaicano Welwood Hislop, solicitó una concesión para que se le permitiera unir los dos océanos por medio de un Canal o un Ferrocarril, pero al igual que sus predecesores fracasó en su intento.

Sin embargo, la ruta por Panamá tenía una fuerte competencia en Nicaragua, al punto que hacia 1824 el Vicepresidente Santander se había visto obligado a dictar un decreto por el cual declaraba ilegal toda empresa de colonización en la costa de Mosquitos, desde el Cabo Gracias a Dios hasta el río Chagres. Asimismo, un año más tarde, ordenó al Ministro colombiano en Londres Manuel José Hurtado protestar por la organización de una compañía inglesa en territorio cedido por Centroamérica y que Colombia consideraba suyo. Esta situación llevó al Hombre de las Leyes a intentar crear una compañía para construir una comunicación interoceánica ya fuese terrestre o acuática. El costo de la obra fue calculado entonces en diez millones de pesos. Santander y los accionistas querían que Bolívar, quien siempre había propiciado un proyecto similar, fuera el protector de la sociedad industrial y al respecto el 22 de septiembre de 1825, le escribía: “Nuestro interés estriba en que sea una asociación colombiana la que tome a su

cargo el negocio, y no una sociedad extranjera... Como usted ha tomado tanto interés en la apertura de un canal, o mejor, en la comunicación de los dos Mares, yo he pensado que esta ocasión pudiera ser favorable a las vastas miras de usted en el particular. Los de Guatemala están tratando de unir los mares por medio del lago Nicaragua, y es de nuestro orgullo nacional y de nuestro interés no dejarnos ganar de mano". Mas los graves acontecimientos acaecidos en el seno de la República de Colombia, en ocasión de la defección del General Páez y el mismo alejamiento entre el Libertador y Santander, así como las dificultades de tipo económico, sumieron en el olvido este proyecto.

Sin duda, uno de los estudios más serios realizados durante la década del 20 fue, como ya vimos en un capítulo anterior, el realizado por el Capitán de la Armada Británica John Augustus Lloyd y el Capitán sueco al servicio de Colombia Mauricio Falmarc. En 1827 ambos oficiales le solicitaron a Bolívar autorización para estudiar la factibilidad a fin de abrir un Canal por territorio panameño. El Libertador accedió de buen grado a esta petición y en 1829, después de vencer un sinnúmero de dificultades, dieron por finalizada su investigación. Como nos dice Mack, este estudio, aunque superficial, resultó ser el más digno de confianza de cuantos se realizaron por entonces en nuestro país.

El fracaso de todas estas iniciativas y los insistentes pedidos de los comerciantes de Panamá llevaron, hacia 1833, al gobierno de la Nueva Granada a reabrir las negociaciones con las potencias europeas y con Estados Unidos para obtener la ayuda financiera necesaria, a fin de construir un Canal o un Ferrocarril que comunicara ambos océanos. No obstante, las gestiones iniciadas ante estos gobiernos no prosperaron y la Nueva Granada decidió, una vez más, reencaminar sus pasos hacia la empresa privada. En consecuencia, en 1834, el Congreso bogotano autorizó al Presidente a hacer los arreglos necesarios para suscribir los contratos pertinentes con cualquier individuo o compañía interesados en construir una Carretera, un Ferrocarril o un Canal. Incluso, un año después, aprobó un decreto gracias al cual se ofrecían privilegios adicionales a los constructores de un ferrocarril o de una vía acuática.

En estas circunstancias, el 29 de mayo de 1835, el Congreso neogranadino le concedió al barón Charles de Thierry el privilegio por 50 años, para abrir un Canal por las aguas del Chagres, el río Grande y la bahía de Limón. Dicha vía, como indicaba Raimundo Rivas, era para buques cuyo calado no fuera superior a los 10 pies y el concesionario tenía derecho a cobrar un impuesto de tonelaje que no excediera de 100 reales por las mercaderías y de 32 para los pasajeros. La República percibiría el 1% de los ingresos. El contrato prohibiría el uso de dicho Canal a los buques y ciudadanos que estuvieran en guerra con la Nueva Granada. Lamentablemente el barón de Thierry, también llamado rey de Nueva Zelandia, resultó ser otro aventurero de los muchos que se sintieron atraídos por entonces con la idea de un Canal y el proyecto fracasó, aunque la concesión pasó a manos de la firma francesa **Salomón et Compagnie**.

Entretanto el Presidente norteamericano Andrew Jackson encargó al Coronel Charles Biddle de Filadelfia que investigara el estado de los proyectos para unir ambos océanos, tanto en Nicaragua como en Panamá. Es evidente que el interés de los Estados Unidos para la construcción de una vía era tal que incluso el 3 de marzo de 1835 el Senado había aprobado una resolución por la que se autorizaba al Presidente a abrir negociaciones con los gobiernos de Centroamérica y la Nueva Granada para la apertura de un Canal. Aunque las investigaciones de Biddle no fueron exhaustivas, él dedujo, según Mack, "que el tránsito a través del Istmo sólo podría ser posible con la instalación de una línea de buques de vapor de poco calado, desde la boca del Chagres hasta Cruces y la construcción de un ferrocarril de 15 millas de largo, aproximadamente desde ese punto hasta Panamá". Biddle no perdió el tiempo y después de asociarse con un grupo de panameños, integrantes de la Sociedad Amigos del País, y de neogranadinos, se trasladó a Bogotá donde gracias a la intercesión del Encargado de Negocios norteamericano Robert Mc Affee, tuvo acceso a las altas esferas gubernamentales. De esta manera, el 22 de junio de 1836, el Congreso le adjudicó, por el término de 45 años, el derecho para operar buques de vapor por el Chagres y construir una carretera o ferrocarril desde Cruces hasta Panamá, a partir del momento en que expirara la concesión otorgada a Thierry, es decir el 29 de mayo de 1837. No obstante, Biddle recibió la desaprobación de su gobierno al no ajustarse a las instrucciones del Presidente Jackson en cuanto a realizar estudios también en territorio nicara-güense. En septiembre de 1836, ya de regreso en Estados Unidos, falleció, quedando sin efecto la antedicha concesión.

El 30 de marzo de 1838, el Congreso neogranadino otorgó a **Augustin Salomon et Compagnie** el derecho exclusivo para construir y operar un Canal, Ferrocarril o Carretera interoceánica a través del Istmo de Panamá. En el primer caso el privilegio tenía una duración de 60 años, en tanto que para las otras alternativas era por 45. Fue imposible comenzar los trabajos de inmediato ya que, como sabemos, el Istmo se separó de la Nueva Granada en 1840 y hasta entonces la compañía había estado realizando estudios sobre el terreno. Por otra parte, dos factores vinieron a conjugarse para propiciar el fracaso de Salomón y Cía.: por un lado un cierto racismo contra los judíos, y por otro, la idea de que la vía intermarina debía ser propiedad y estar controlada por el gobierno de Nueva Granada. Como es natural, para ello se debían negociar y obtener préstamos en el extranjero. En consecuencia, en 1843, el Congreso abrogó la concesión otorgada a la empresa francesa. Huelga decir que la compañía no sólo elevó su más enérgica protesta al gobierno de Bogotá, sino que recurrió al Ministro de Relaciones Exteriores de Francia, François Guizot.

Mas Guizot no quiso proceder hasta no contar con una investigación seria y por ello en septiembre de 1843, designó al ingeniero Napoleón Garella para trasladarse a Panamá a fin de estudiar la situación. Las investigaciones llevadas a cabo por Garella fueron uno de los primeros trabajos precisos que se realizaron

en el Istmo. En este sentido recomendó una vía que partiría de la bahía de Limón, en lugar del Chagres hacia la capital. Aunque consideró posible el corte a través de las montañas más altas, prefirió recomendar la construcción de un túnel para barcos de 5.30 metros de largo en su parte más elevada. Garella calculó que la obra total de un Canal de 23 pies de profundidad tendría un costo aproximado de 26 millones de dólares.

A pesar de estas recomendaciones el gobierno francés no dio ningún paso ni tomó decisión alguna y los asociados de Salomón se vieron obligados a renunciar a la concesión. No obstante, en 1845, emprendieron una nueva empresa la **Panama Company** y por medio de su abogado y agente Mateo Klein, obtuvieron del Congreso la concesión para construir y funcionar un ferrocarril por el Istmo. El contrato, firmado en 1847, estipulaba la terminación de la vía férrea en un plazo de 6 a 8 años, con una concesión de 99 años. Mas la revolución liberal que estalló en Francia en 1848 determinó que los convenios bancarios no pudieran materializarse y la **Panama Company** no tuviera la capacidad de cancelar los 600 mil francos solicitados como garantía. Poco después el Congreso declaraba vencido el contrato aduciendo incumplimiento.

Entretanto, en 1847, como señala Mack, el gobierno de la Nueva Granada había contratado al ingeniero de minas británico Evan Hopkins para que explorara el Istmo desde Veraguas hasta el Darién. A pesar de que la enorme extensión de territorio a estudiar hizo imposible una investigación exhaustiva, Hopkins quedó convencido de que el Istmo de San Blas era la región que ofrecía las mayores facilidades para abrir un canal.

Entre los muchos y curiosos proyectos de estos años vale la pena mencionar el del marqués Claude Drigon de Magny, miembro de la Orden de Saint-Pie, quien atraído por las investigaciones de Garella, recomendó en 1848 al Papa Pío IX, la construcción de dos canales: uno en Panamá y el otro en Suez, así como la colonización de las tierras adyacentes bajo la supervisión temporal y espiritual de la Orden.

Hacia mediados del siglo pasado no se había adelantado prácticamente nada respecto al tránsito por el Istmo en el campo de la ingeniería, pero sí dado algunos pasos en el terreno de la diplomacia. Así, como veremos en un capítulo posterior se suscribieron algunos acuerdos contractuales. En 1846 se firmó el Tratado Mallarino-Bidlack entre la Nueva Granada y los Estados Unidos, y en 1850 el Clayton-Bulwer entre esta nación y la Gran Bretaña. Ambos pusieron de manifiesto la importancia que representaba para las potencias el tránsito de un océano a otro.

3. La fiebre del oro en Panamá

Hacia mediados del siglo pasado la ciudad de Panamá carecía de agua potable, de cloacas, desagües, alumbrado público y las calles eran el receptáculo de los desperdicios. No había escuela pública y sólo existía un pequeño hospital

sostenido por las contribuciones de los extranjeros. Así, no es extraño que el viajero brasileño Miguel María Lisboa escribiera: "Sus calles son extremadamente sucias a pesar de haber aquí la misma extraordinaria abundancia de gallinazos que hay en Cartagena, en donde estos serviciales oficiales de policía tanto contribuyen al aseo público. Incluso llegué a dudar de la exactitud de lo que me habían dicho en Cartagena pues si el servicio de estos ominosos pájaros fuera tan eficiente como me habían dicho, los miles que adornan constantemente los tejados de las casas en Panamá, no permitirían que la ciudad fuera tan inmunda como lo es". Precisamente por esta época fue cuando Rufino Cuervo pronunció su ya célebre frase: "El que quiera conocer a Panamá que corra porque se acaba".

Según el inquieto viajero francés Auguste Le Moyne, hacia 1841 Panamá "sólo mostraba por todas partes escombros: los edificios más notables, los antiguos conventos, en número de siete, habían sido totalmente destruidos por los terremotos o los incendios..." Peor aún, aseveró que "esta decadencia de las cosas se extendía hasta a los individuos" a tal punto que "algunas de las antiguas familias que no se habían resignado a ganarse la vida en el comercio, no contaban con más recursos que los que obtenían vendiendo pieza a pieza su vajilla de plata y sus joyas...". Así las cosas, Le Moyne pudo decir que la capital del Istmo "no ofrecía más curiosidad que la de sus ruinas. En sus calles estrechas y sombrías no había más que tienduchas sucias y lóbregas, atestadas de las mercancías más ordinarias. No había teatro, ni lugares de reunión, ni otro paseo, que el que consistía en dar la vuelta a las viejas murallas, por sitios llenos de polvo y sin árboles; no había carruajes para salir al campo, donde además los caminos no permitían el tránsito de ruedas". Un anónimo viajero de Saint Thomas que visitó las ciudades de Panamá y Colón hacia mediados del siglo observó, con asombro, que "así como la tendencia de todos los países es engrandecer y conservar lo existente, en éste es destruir o dejar que la lima del tiempo lo desbarate todo".

Mientras el comercio exterior languidecía, la dedicación a las tareas agropecuarias era casi nula, exceptuando la cría de ganado. El azúcar, el café y el cacao "productos para cuyo cultivo se presta el terreno maravillosamente" eran importados en su mayor parte de El Callao y Guayaquil. De la extensión total del Istmo, según Tracy Robinson, apenas había cultivadas unas cien millas cuadradas y lo más asombroso era que no existían grandes plantaciones de bananos sino que las mismas crecían en extensiones no superiores a los diez acres. A este estado de pobreza casi generalizado, en el que el interior del país llevaba la peor parte, había que añadir los onerosos impuestos decretados por Bogotá que gravaban, principalmente, a los grupos indígenas que eran los más indigentes.

Esta situación determinó que hacia 1852, en plena fiebre del oro, se produjeran enfrentamientos entre las autoridades y los indios de Veraguas, hecho que ocasionó la muerte de varios de ellos. Asimismo, en Azuero hubo protestas y levantamientos que, aunque no tuvieron mayores consecuencias, sí pusieron de manifiesto el descontento de la población y la asfixia económica que sufría el "país agro".

Tal era, a grandes rasgos, la situación imperante en nuestro país cuando el 24 de enero de 1848 James Marshall descubrió oro en la propiedad del suizo John Augustus Sutter, en California. Por extraño que parezca, este hallazgo, ocurrido a miles de kilómetros de nuestro territorio sería decisivo para inyectar nueva vida a la agonizante economía istmeña, cuando Panamá se transformó en paso obligado de los nuevos aventureros que viajaban de la costa Este de los Estados Unidos a la California. Poco antes se había organizado un servicio de buques de vapor de costa a costa de aquel país, vía Panamá, con el fin de agilizar y hacer eficiente el servicio de correos. Es más, en abril de 1848, se estableció la **Pacific Mail Steamship Company** con William Henry Aspinwall como Presidente de la misma y Henry Chauncey, en condición de director; con un capital inicial de 500 mil dólares que dos años más tarde fue aumentado a dos millones. Esta compañía realizaba el trayecto por el Pacífico y su ruta era la siguiente: Panamá-Oregón-San Francisco, lugar éste último donde se le permitió establecer su terminal. Por su parte, la **United States Mail Steam Line** era la contratista del servicio atlántico entre Nueva York, Nueva Orleans y Chagres.

De esta manera, hacia 1849, había 4 rutas para llegar a California. La primera que cruzaba los grandes llanos era la más directa, aunque también la más peligrosa ya que había que atravesar territorio virgen. Como refiere Millard, “los pieles rojas, las bestias salvajes y las furias de la Naturaleza” causaban enormes estragos en las caravanas que se dirigían hacia el Oeste. La segunda opción, era el viaje por mar a través del Cabo de Hornos por el Estrecho de Magallanes que era sumamente lento, oneroso y también arriesgado. La tercera ruta era atravesando el territorio nicaragüense en diligencia y navegando el lago Nicaragua y el río San Juan, donde el célebre Comodoro Cornelius Vanderbilt había establecido una compañía de vapores. La cuarta posibilidad era la ruta de Panamá. Así, los aventureros salían de Nueva York hacían escala en Nueva Orleans y llegaban a la desembocadura del Chagres desde donde navegaban en canoas hasta Cruces para alcanzar la ciudad de Panamá sobre el Pacífico a lomo de mulas. Allí abordaban otro buque que los llevaba a San Francisco.

Al principio las condiciones del viaje en barco eran pésimas por la falta de espacio y de comodidades lo que determinaba que los viajeros hicieran la travesía hacinados. Así, en mayo de 1849, un viajero dejó el siguiente testimonio que tomamos de la obra **La Tierra Dividida** de Mack: “La bodega ... se despejó y se arreglaron tarimas de madera en hilera a los costados, de modo que cada espacio cúbico con una medida de seis pies de alto, de ancho y de profundidad respectivamente, debería alojar nueve personas. Esto no acomodaba a todos, pero el resto debía ... dormir sobre cubierta o en los botes que colgaban de los pescantes ... Estuvimos tres semanas a flote en medio de corrientes adversas y de calmas, antes de que pudiéramos salir de la bahía de Panamá; luego de eso sólo avanzamos lentamente ... Pasamos 48 días en este barco-prisión y cuando entramos ... en el puerto de Acapulco nuestras provisiones estaban podridas y llenas de gusanos y

la intolerable y asquerosa agua estaba casi agotada ... ". Con el tiempo los barcos fueron ofreciendo cada vez más comodidades y el viaje sino agradable fue menos penoso. Respecto al costo de los pasajes, cabe destacar que el mismo variaba considerablemente según las épocas y la demanda. En 1849 un boleto de primera clase de Nueva York a San Francisco, sin incluir el tránsito por Panamá, costaba alrededor de 450 dólares y en segunda o tercera, 225. Pero, según Mack si tomamos globalmente el período de la fiebre del oro, el costo promedio del pasaje en primera clase fue de 200 dólares, en segunda de 175 y en tercera y cuarta de 100.

En los primeros tiempos eran los nativos los que robaban a los viajeros, pero con el incremento del tránsito y el regreso a la costa Este de muchos zapadores cargados de oro, se formaron bandas organizadas de malhechores y asesinos. La inseguridad llegó al límite de que ya nadie gozaba de un mínimo de tranquilidad y cruzar el Istmo se convirtió en una aventura peligrosa y desagradable. En estas circunstancias se creó un Comité de Vigilancia integrada por 7 individuos para que "hiciesen justicia por sí en protección de sus intereses y castigasen como pudiesen a los malhechores, sin tener en cuenta las leyes del país", como refiere Ernesto Castellero Reyes. Además el Comité decidió que los comerciantes extranjeros no debían pagar más impuestos al gobierno, ya que éste era incapaz de proteger sus vidas y bienes. El Gobernador de Panamá José María Urrutia Añino, confesó su impotencia para ponerle término a tal situación, en virtud de lo cual se decidió organizar una policía especial que estuviese bajo las órdenes de una Junta de Vigilancia. La misma estaría integrada por un grupo de comerciantes que velarían por la seguridad ciudadana y de los viajeros en el Camino de Cruces.

Este cuerpo policial tendría como jefe al Coronel tejano Ran Runnels que trabajaría en coordinación con el irlandés Carlos Zachrisson y el neogranadino Gabriel Neira. Runnels se mostró enérgico y castigó con mano dura a los criminales y delincuentes que infectaban la ruta de tránsito y las ciudades de Panamá y Colón. A los integrantes de las bandas de malhechores se les aplicó la pena capital sin juicios sumarios. En poco tiempo se lograron controlar los actos delictivos y Runnels pudo abandonar el Istmo dejando la policía a cargo de Carlos Zachrisson, a quien los comerciantes istmeños en agradecimiento le hicieron valiosos regalos.

Es evidente que Panamá no estaba preparada para recibir la afluencia de viajeros que recalaban en sus costas a partir de 1849. Así, las canoas, botes y piraguas resultaron insuficientes para satisfacer la demanda. Como es natural, esto provocó que los barqueros comenzaran a cobrar precios exorbitantes y abusaran de los pasajeros, bien que las condiciones del viaje continuaron siendo lamentables, ya que las mismas no habían evolucionado desde la época hispana.

En 1849 Charles F. Hotchkiss dejó la siguiente descripción del tránsito por el Istmo y que Mack reproduce: "... llegamos a Chagres, un bajo y miserable pueblo de 30 chozas de paja y los pasajeros alcanzaron tierra lo mejor que pudieron, en

canoas de playa, sobre el antiguo oleaje del Mar Caribe y en el que algunos zozobraron. Chagres ... no estaba preparada para la inmensa emigración ... No había restaurantes, ni tabernas ... Nuestro pequeño grupo de cuatro ... cerró un trato con dos naturales morenos para llevarnos hasta Crusus (Cruces), los llevamos ante el Alcalde ... pagamos la cuenta ... ellos debían pagar sus gastos de alimentación, con cuatro horas de descanso cada veinticuatro y en prenda unos azotes si no cumplían. Un sabio ... arreglo ... porque los bribones se amotinaron ... a la mañana siguiente y rehusaron seguir a menos que les diéramos comida. Nosotros protestamos tomamos posesión de la embarcación, la echamos mar afuera ... y esperamos los acontecimientos. Cuatro yankees con una pistola cada uno ... contra dos naturales indefensos, eran ventajas considerables a nuestro favor ... Cedieron y pusieron manos a la obra. Encontramos a Crusus (sic), una villa bastante limpia ... El hotel era un lugar horrible ... tanto en la sección de comida como en la de dormitorio; el último ... consistía en literas llenas de sabandijas ... La demanda (de mulas) excedía en mucho a la oferta. El precio corriente era de diez dólares ... hasta Panamá, sin derecho a protesta si alguna de las dos partes moría en la jornada ... (Las) sendas a través de los desfiladeros tenían sólo el ancho suficiente para ocuparlo un animal de carga y al entrar en ellas, desde cualquiera de los extremos, el hombre encargado de guiar daba un largo silbido o un grito y el otro lo contestaba, y la parte que dejaba de dar este aviso si se encontraba en el desfiladero, debía retroceder ...”.

Para poner fin a los abusos en el transporte de equipaje y pasajeros se decretó, en junio de 1850, el establecimiento de dos matrículas: una de bogas por el río Chagres y otra de arrieros del Camino de Cruces o Gorgona. Cada uno de los Alcaldes debía llevar un registro en el que constara “el nombre y apellido, edad, estatura, color, pelo, cejas, barba, frente, ojos, nariz, boca y demás señales que marquen perfectamente y hagan bien conocido a cada matriculado, especificando si es para boga o arriero”. El transportista recibiría una copia de su matrícula, firmada por el Alcalde y cada canoa tendría un número, en tanto que las recuas además del número se designaban por el nombre de su dueño. El decreto finalizaba indicando que únicamente las bogas del río Chagres y los arrieros del Camino de Cruces o Gorgona que estuvieran correctamente matriculados eran las únicas personas que legalmente podían ocuparse del traslado de los pasajeros y sus pertenencias.

Es interesante consignar que había boteros de diferentes nacionalidades, entre los que abundaban no sólo los panameños sino también los cartageneros, jamaicanos y hasta norteamericanos. Desembarcar en Chagres costaba por aquellos días dos dólares y el viaje de este punto a Gorgona oscilaba, según Jorge E. Patiño, entre 10 y 50 dólares por persona. Los botes tenían capacidad para transportar entre 4 y 12 personas a más del patrón y uno o dos ayudantes. Para entonces el trayecto entre Chagres y Panamá tomaba de 5 a 6 días. En octubre de 1851 el Club de Bateleros norteamericanos de Chagres, en palabras del autor

antes citado, se arrogó el derecho exclusivo de desembarcar los pasajeros de los barcos procedentes de los Estados Unidos, aunque esta arbitrariedad no fue respetada por los restantes bateleros. En consecuencia, estos ofrecieron tarifas más económicas para desembarcar a los pasajeros, neutralizando así la medida adoptada por los norteamericanos. No obstante, se produjeron enfrentamientos entre ambos bandos que dejaron como saldo varios muertos y heridos. Finalmente, los dos grupos decidieron suscribir un acuerdo que contemplaba, fundamentalmente, la convivencia pacífica y el respeto mutuo. Sobre este punto volveremos en otro capítulo cuando tratemos el incidente de la Tajada de Sandía.

Hacia febrero de 1850 Cornelius K. Garrison había fundado un servicio de transporte de pasajeros, equipajes y mercancías por el Istmo. Para ello había adquirido un establo de caballos del país y 100 mulas. El servicio fue manejado con seriedad y eficiencia y se transformó en el favorito de los viajeros, ya que minimizó las pérdidas de objetos y equipajes.

Respecto a los enfrentamientos entre los naturales y los norteamericanos, los mismos se fueron incrementando a medida que avanzó el tiempo. En 1850 Tomás Herrera le escribía al General José María Barriga: "Chagres, Gorgona, Cruces y Panamá progresan extraordinariamente y sólo se sufren las molestias que de vez en cuando ocurren entre los norteamericanos y los hijos del país. Parece que los naturales han reconocido ya la necesidad de obrar con energía. Esto es bueno, pero temo que si el Gobernador y demás autoridades no proceden con celo y energía se forme una, cuyos resultados pueden ser de funestas consecuencias". En relación a esto debemos mencionar que en febrero de 1850 un grupo de aventureros de paso por el Istmo se rebeló contra las autoridades y sacó de la cárcel a uno de sus compañeros. Asimismo, en los meses de mayo y octubre del año en mención, hubo enfrentamientos de cierta magnitud y dos norteamericanos resultaron muertos. Estos llegaron a sentirse con tanta autoridad que incluso dictaron leyes y decretos, establecieron tribunales judiciales, impusieron contribuciones y hasta eligieron un Presidente.

Hacia 1851 Chagres estaba formado por dos poblados diferentes uno a cada margen del río. A la derecha se encontraba el pueblo antiguo habitado, como nos dice Patiño, por gente mestiza y constituido por casas con techo de paja, sin orden alguno y que un incendio había destruido casi por completo en 1847. Su población estaba integrada por unas 700 personas. Del otro lado del río, en la orilla izquierda, frente al fuerte San Lorenzo, se había levantado un pueblo norteamericano más moderno, "con sus tiendas, restaurantes, hoteles ... donde no dejaría de flotar una que otra bandera de la Unión americana y donde solían acampar la mayoría de los viajeros y tropas de Estados Unidos".

El tráfico ininterrumpido de pasajeros operó grandes transformaciones en las ciudades y pueblos del Istmo que se vieron afectados por el tránsito. Así, nos relata el testigo presencial Salvador Camacho Roldán que "Entre 1852 y 1853 era tal en

Panamá el consumo de cerveza y de champaña que durante la noche, al pasar por ciertas calles, creyêrase uno estar oyendo descargas de batallones armados de pistolas y todas las mañanas era una grandísima dificultad recoger y botar al mar cuatro o cinco mil botellas vacías que aparecían regadas en las calles frente a los hoteles y restaurantes”. Por su parte J. D. Bortwick relató que en Panamá había “grandes salones de juego ... siempre llenos”.

Asimismo, la afluencia masiva de todo tipo de gente a nuestro territorio y las condiciones del traslado unidas a los rigores del clima y al estado insalubre imperante en el Istmo, provocaron la proliferación de epidemias como la del cólera en 1849, que llegó a nuestro país procedente de Nueva Orleans en el vapor “Falcon”. Para dominarla se tomaron medidas estrictas que contemplaban la cuarentena de los pasajeros, así como inspecciones de la Junta de Sanidad y severos castigos para los transgresores de estas normas. A fin de tener una idea más aproximada del caos reinante en el Istmo durante la época de la fiebre del oro, hecho que propiciaba todo tipo de enfermedades y epidemias, así como la alteración en todos los órdenes de la vida de los tranquilos nativos, recurrimos, una vez más al testimonio de Camacho Roldán, quien dejó una vívida descripción: “De 25 a 40.000 pasajeros, hombres, mujeres y niños recorrían anualmente ese camino en la confusión más extraordinaria que puede darse. Una nube de aventureros (...) armados de revólver y puñal desembarcaban cada quincena para atravesar el Istmo, unos a pie, otros a mula (...). El asesinato de los pasajeros era frecuente, en los cuatro años corridos de 1848 a 1852 el número de víctimas se computó en dos o tres mil, pues por lo pronto y en medio de esa súbita invasión no había policía ...”. Asimismo, no podemos dejar de transcribir el testimonio de Bortwick, quien expresaba: “La diarrea y la fiebre eran las enfermedades predominantes. Las muertes eran muy numerosas ... Había un hospital atendido por médicos norteamericanos y sostenido en gran parte por la generosidad californiana; pero era bastante inadecuado para alojar a todos los enfermos ... Sin duda, las enfermedades aumentaban grandemente por la ... suciedad del pueblo ...”. A pesar de estas condiciones tan lamentables los aventureros no se amilanaban y continuaban atravesando nuestro territorio en pos del oro de California.

4. El Ferrocarril de Panamá

El 28 de diciembre de 1848 el gobierno de la Nueva Granada otorgó la concesión para la construcción de un Ferrocarril transístmico a un triunvirato integrado por los norteamericanos William Henry Aspinwall, Henry Chauncey y John Lloyd Stephens. Como sabemos los dos primeros eran directores de la **Pacific Mail Steamship Company**, en tanto que el tercero era un abogado. El 15 de abril de 1850 se firmó en Bogotá el contrato entre la Compañía y el Gobierno, mejor conocido como Stephens-Paredes, por el cual se otorgó a la empresa el privilegio por 49 años, aunque la Nueva Granada se reservó el derecho a redimirlo a los 20 años por la suma de 5 millones de dólares y por 4 millones y 1/2 después

de las dos décadas. Al expirar el término del privilegio, el gobierno entraba gratuitamente en goce, propiedad y posesión del Ferrocarril con todas sus pertenencias. La República le dio a la Compañía los terrenos necesarios para el establecimiento de la línea y de los puertos marítimos, así como las tierras baldías de la isla de Manzanillo, en la bahía de Limón donde se construiría la ciudad de Colón. Asimismo, se le concedía a perpetuidad, 150.000 fanegas de tierras baldías, teniendo la Compañía la libertad de escogerlas en la parte continental de las provincias de Panamá y Veraguas o en otras provincias de la Nueva Granada. A cambio el gobierno de la República recibiría el 3% de los beneficios netos de la empresa.

Después de la firma de este contrato, los directores de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, también conocida como **Panama Railroad Company**, otorgaron el contrato para la construcción de la vía, que debía finalizarse en un plano no superior a los seis años, a los ingenieros John Cresson Trautwine y George Muirson Totten, tal como señala Mack. Los trabajos preliminares se iniciaron en mayo de 1850 y se seleccionó como terminal en el Atlántico a la isla de Manzanillo, en la bahía de Limón donde, como se dijo, se habría de levantar la ciudad de Colón, mientras que por la capital la construcción avanzaba hacia Gamboa.

Las dificultades que tuvieron que enfrentar estos ingenieros para llevar adelante el tendido fueron ilimitadas. La falta de mano de obra nativa determinó que la misma tuviera que importarse y los salarios se dispararon proporcionalmente al precio de los materiales. Además la mortalidad de los obreros era muy crecida, lo que no permitía llevar un ritmo sostenido de trabajo. En estas circunstancias, Totten y Trautwine, al borde de la quiebra, fueron relevados por la Compañía que asumió la construcción, aunque mantuvo al primero como Ingeniero Jefe y al otro como auxiliar.

A pesar de los enormes obstáculos que hubo que vencer, para julio de 1852 el tendido del Ferrocarril llegó hasta Barbacoas, aproximadamente la mitad del camino y para mayo de 1854 la vía se abrió hasta Gorgona. En enero de 1855 se tendió el último riel, adelantándose su inauguración en casi dos años a los 6 estipulados en el contrato. Fue gracias al reclutamiento de trabajadores en la Nueva Granada, Jamaica, Inglaterra, Irlanda, Francia, Alemania, Austria, India y China que el Ferrocarril transistmico se convirtió en realidad. Mas como observa Fessenden Otis los chinos desarrollaban “una tendencia melancólica y suicida” en Panamá, además de que las enfermedades tropicales los diezmaron. También los franceses e irlandeses sufrieron enormemente por las condiciones climatológicas imperantes en nuestro país y, finalmente, fueron sobre todo los jamaicanos y cartageneros quienes llevaron el peso de la construcción. Rumores exagerados circulaban a lo largo del mundo respecto a la mortalidad de los trabajadores del Ferrocarril de Panamá y al respecto el más popular fue aquel que indicaba “que se enterraba un hombre por cada traviesa que se colocaba en la vía”.

El auge económico del Ferrocarril fue extraordinario, al punto que la empresa

fue considerada hasta 1869 como una de las más prósperas del mundo. Al vencerse la mitad del primer plazo de concesión la Compañía negoció con Bogotá un nuevo contrato. La nueva negociación suscrita en 1867 extendió el privilegio por otros 99 años, si bien no fue tan ventajosa como la anterior. En esta ocasión la Compañía pagó al gobierno un millón de dólares y se comprometió a darle una renta anual de 250.000 dólares, así como a transportar gratuitamente las tropas, armamentos y mercaderías del gobierno.

Cuando en Estados Unidos se tuvo conocimiento de los nuevos compromisos adquiridos por la empresa, las acciones bajaron de 300 a 80 dólares en pocos días. A ello se sumó, la inauguración del Ferrocarril transcontinental en Estados Unidos, en 1869, que le restó muchos pasajeros y carga al de Panamá y el hecho de no haber aceptado un convenio propuesto por la **Pacific Steam Navigation Company** lo que provocó que esta empresa iniciara una desventajosa guerra de tarifas. Bien que no fueron años fáciles para la Compañía del Ferrocarril de Panamá, en 1881 se le presentó una oportunidad dorada cuando los franceses le compraron, como tendremos oportunidad de ver en otro capítulo, el 93% de las acciones.

Durante los años de apogeo de la empresa, es decir entre 1855 y 1869, la misma cobraba 25 dólares por el trayecto lo que a todas luces era una tarifa exorbitante y abusiva. Después del último año, la competencia del Ferrocarril transcontinental obligó a la empresa a tomar una serie de medidas. Entre las mismas se cuentan el incremento en el transporte de armas, municiones y artillería con destino a Centroamérica y Sudamérica que ya venía realizando de tiempo atrás. Entre 1879 y 1883, es decir durante la segunda Guerra del Pacífico, cuando Chile se enfrentó al Perú y Bolivia en la disputa por algunos territorios y el comercio del guano, el tránsito de armas por el Istmo fue sumamente intenso. Numerosas quejas de los cónsules de estos países se encuentran en manuscritos que reposan en el Archivo Nacional de Panamá y en el Archivo Histórico de Bogotá, así como en los periódicos de la época, que en su mayoría se conservan en la Biblioteca Nacional de Bogotá. Como veremos en otro capítulo, con el advenimiento de Rafael Núñez al gobierno de Colombia la situación de la Compañía del ferrocarril de Panamá a este respecto cambiaría radicalmente.

Consideramos oportuno transcribir aquí lo que sobre el Ferrocarril se indica en **La Historia de Panamá en sus Textos**: “La construcción del primer ferrocarril interoceánico, considerado en su tiempo como un espectacular triunfo sobre la naturaleza tropical, produjo en el destino histórico panameño, consecuencias de largo alcance. Si para los viajeros significó mayor comodidad en la ruta al lejano oeste, disminución de la distancia y brevedad en la espera, para los istmeños vino a ser un auténtico ‘trauma’. En el aspecto social, incorporó a nuestro pueblo nuevos elementos étnicos (asiáticos, antillanos y norteamericanos) y en lo económico, al auge fugaz durante la construcción, le siguió el desempleo, ya que la nueva tecnología suplantó las tradicionales formas de transporte y acarreo”. A ello debemos agregar, como señalara Justo Arosemena en **El Estado Federal**, que

la construcción del Ferrocarril produjo el enriquecimiento pasajero de un sector de la sociedad, pero el país en sí se empobreció al abandonarse la incipiente agricultura e industria para dedicarse a actividades más rentables, al punto que a partir de entonces hubo que importar productos que antes se obtenían en nuestro territorio.

Respecto a la ciudad de Colón, como ya dijimos, se fundó como terminal atlántico del Ferrocarril y era al decir de Otis “un pantano virgen”. Erigida sobre un tremedal en la isla de Manzanillo y comunicada con tierra firme por un relleno, se inauguró oficialmente el 2 de febrero de 1852. La Compañía tuvo a su cargo, en virtud del contrato Stephens-Paredes, la limpieza, acondicionamiento del terreno y demás trabajos necesarios en la isla Manzanillo donde se estableció Colón, también denominada por los norteamericanos como Aspinwall y conocida por los ingleses como **Navy Bay**. Un viajero de Saint Thomas la calificó como una “Venecia en embrión rodeada de vegas pútridas e insalubres”.

A su paso por el Istmo de Panamá, en 1853, el viajero brasileño Miguel María Lisboa, indicó que la recién creada ciudad del Atlántico estaba compuesta por “una población anglosajona, insertada en la América española”, pero que sólo se parecía a Inglaterra a primera vista, porque en la misma predominaban los norteamericanos y el interior de las casas no era confortable. No había iglesia, nada más que un hospital para aproximadamente 3 a 4 mil habitantes y en cambio, abundaban los hoteles, tabernas y toda suerte de casas comerciales, y en cuanto a los grupos allí establecidos, estaban integrados por “la escoria de todas las naciones, especialmente de las Antillas inglesas”. Expuso, igualmente sus aprehensiones sobre la moralidad social y el riesgo a quien se aventurara a permanecer en este sitio, destacando el hecho de que a pesar “de la proverbial negligencia de la policía en una república donde la licencia es mayor que en ninguna parte del mundo nunca faltan en el presidio de Colón de 40 a 50 presos”. Más aún, sostenía que nadie se atrevía a pasear por sus calles, ni a dormir en sus hoteles, sino era bien armado. Respecto a las condiciones higiénicas imperantes en la ciudad atlántica observó, no sin cierta ironía: “ No es de admirar que Colón sea, como lo es, un lugar tan insalubre; por el contrario es de admirar que sea posible conservar la vida en un charco tan inmundo. No hay día que no llueva y, como consecuencia, el clima es muy húmedo. En el City Hotel en donde me hospedé y donde tuve que pagar un precio exorbitante por un servicio poco aseado y malo en todo sentido, mi ropa amanecía tan mojada que no me la podía poner sin primero hacerla secar al sol”.

A pesar de sus “inconvenientes e imposibles” Colón desempeñó prontamente un papel relevante. Rápidamente la ciudad se convirtió en un sitio de tránsito obligado para el desembarco, alojamiento y descanso de los pasajeros que luego atravesaban el Istmo con destino a las riquezas californianas. No obstante su importancia Colón continuó desconociendo “cuanto hace relación con la higiene pública” y algunas calles situadas en “lagunas cenagosas... despiden una fetidez

insoportable". Tal como expresara el viajero francés Henri Cermoise, Colón se asemejaba a un campamento, donde se iba a "ganar el dinero que después se gozará en otra parte". Del mismo modo, la ciudad era sumamente cara y peligrosa y los asesinatos y robos estaban a la orden del día. Al respecto el desconocido viajero de Saint Thomas escribía: "La autoridad y el ejército que conserva la Nueva Granada para custodia de su soberanía, no solamente es débil sino también ridícula. La autoridad no se ejerce, ni se conoce; la fuerza armada son 25 negros mal uniformados y descalzos que jamás servirían a otros amos que a los blancos y rubios americanos". Esta situación no sufrió mayores alteraciones en el transcurso del siglo XIX, como tendremos oportunidad de demostrarlo a través de las versiones de otros testigos de la época, entre los que se destacaron Armando Reclus, Carl Bovallius, Francisco Peris Mencheta y Miguel Cané.

BIBLIOGRAFÍA SELECTA

- Araúz, Celestino Andrés: "Presentación de ocho documentos sobre los primeros años de la ciudad de Colón". **Revista Lotería**, Nos. 352-353, julio-agosto de 1985.
- Camacho Roldán, Salvador: **Memorias**. Editorial Bedout, Bogotá S.F.
- Castillero R., Ernesto J.: "Ran Runnels en la ruta de "El Dorado". **Revista Lotería**, vol. II, Nº. 23, 2da. época, octubre de 1957.
- DuVal, Miles P.: **Cádiz a Catay. La historia de la larga lucha diplomática por el Canal de Panamá**. Prólogo de Carlos Manuel Gasteazoro. Editorial Universitaria, Panamá, 1973.
- Gasteazoro, Carlos Manuel; Araúz, Celestino Andrés; Muñoz Pinzón, Armando: **La Historia de Panamá en sus Textos**. Tomo I (1501-1903). Editorial Universitaria, Panamá, 1980.
- Griswold M.D., C.D.: **El Istmo de Panamá y lo que vi en él**. Prólogo de María J. de Meléndez. Editorial Universitaria, Panamá, 1974.
- Henaó, José María y Arrubla, Gerardo: **Historia de Colombia para la enseñanza secundaria**. Talleres editoriales de la Librería Voluntad, Bogotá, 1967.
- Lemaitre, Eduardo: **Panamá y su separación de Colombia. Una historia que parece novela**. Biblioteca Banco Popular, Bogotá, 1972.
- Le Moyne, Auguste: **Viajes y estancias en América del Sur, la Nueva Granada, Santiago de Cuba, Jamaica y el Istmo de Panamá**. Biblioteca Popular de Cultura Colombiana, Bogotá, 1945.
- Lisboa, Miguel María: "El Istmo de Panamá en 1853". Transcripción, introducción y notas de Juan Antonio Susto. Impresora Panamá S.A., Panamá, 1962.
- _____ **Relación de un viaje a Venezuela, Nueva Granada y Ecuador**. Fondo Cultural Cafetero, Bogotá, 1984.

- Mack, Gerstle: **La Tierra Dividida. Historia del Canal de Panamá y otros proyectos del canal Istmico.** Prólogo de Carlos Manuel Gasteazoro, Editorial Universitaria, Panamá, 1978.
- Martínez Delgado, Luis: **Panamá. Su independencia de España, su incorporación a la Gran Colombia, su separación de Colombia. El Canal interoceánico.** Ediciones Lerner, Bogotá, 1972.
- Millard, Joseph: "La lucha contra el crimen. La matanza de Panamá". **Revista Lotería**, vol. II, N° 23, 2da. época, octubre de 1957.
- Patiño, Jorge E.: "El acuerdo istmeño-norteamericano de 1851". **Revista Lotería**, Nos. 336-337, marzo-abril de 1984.
- Pizzurno Gelós, Patricia: **Antecedentes, hechos y consecuencias de la Guerra de los Mil Días en el Istmo de Panamá.** Panamá, 1990.
- Rebolledo, Álvaro: **Reseña histórico-política de la comunicación inter-oceánica con especial referencia a la separación de Panamá y a los arreglos entre los Estados Unidos y Colombia.** Editorial Hispano-América, San Francisco, California, 1930.
- Rivas, Raimundo: **Historia diplomática de Colombia (1810-1934).** Ministerio de Relaciones Exteriores, Imprenta Nacional, Bogotá, 1961.
- Susto, Juan Antonio: "La personalidad de Ran Runnels". **Revista Lotería**, vol. II N° 23, 2da. época, octubre 1957.

Periódicos de la Época

El Panameño:

- Panamá, 18 de enero de 1849
- Panamá, 21 de enero de 1849
- Panamá, 27 de enero de 1849
- Panamá, 23 de junio de 1850

CAPÍTULO V

EL EXPANSIONISMO FORÁNEO EN HISPANOAMÉRICA Y PANAMÁ



La ciudad de Panamá en 1857. Oleo de William Leblanc.

1. El expansionismo extranjero y las pugnas por Centroamérica

a. La presencia inglesa en las costas centroamericanas

Ya desde el primer tercio del siglo XVII, súbditos británicos se habían dedicado al corte de madera en las costas de Honduras y Nicaragua y, en este sentido, Belice fue uno de los primeros asentamientos en 1638. Mas después de la captura de Jamaica, en 1655, como vimos, las actividades británicas en el Caribe fueron cada vez más intensas. Como señala DuVal, tanto los bucaneros como los filibusteros ya estaban firmemente asentados en Centroamérica hacia 1670 e incluso, una década más tarde, el capitán Bartholomew Sharpe atravesó el Istmo de Panamá. Esta expedición tuvo consecuencias imprevisibles porque en la misma participó Lionel Wafer, cuyos posteriores relatos en Inglaterra propiciaron la idea de establecer una colonia escocesa en el Darién, como ya tuvimos oportunidad de mencionar en **El Panamá Hispano**.

En la larga serie de colonias costeras fundadas por los británicos, estos entraron en contacto con los aborígenes que habitaban la región comprendida entre el Cabo de Honduras y el río San Juan. Los naturales, que no simpatizaban con los españoles, no tardaron en aliarse con los ingleses. Se trataba de indios de origen caribe, seminómadas, producto de la mezcla de negros, aborígenes y blancos y a los que los españoles llamaban "Zambos". Es interesante consignar, como nos dice Shirley Christian, que esta mezcla étnica obedecía al hecho que en 1641 un navío portugués que transportaba esclavos negros, naufragó frente a la costa atlántica de Nicaragua y la mayoría de los sobrevivientes fueron capturados por los indios. Con el correr del tiempo a estos elementos se sumaron europeos y hasta chinos.

El nombre de la tribu era "Miskito", gracias a lo cual el lugar habría de conocerse como costa de Mosquito o Mosquitia. Los británicos desplegaron una gran astucia para conquistar a este grupo, al punto que le enseñaron a utilizar armas de fuego, le suministraron pólvora y aguardiente, lo asociaron al pillaje y lo usaron como intermediario en sus negociaciones con los españoles. No debemos olvidar tampoco que los mosquitos también hacían incursiones para apresar a otros indígenas de Nicaragua, Costa Rica y Panamá que esclavizaban para trabajos en

los cortes de madera y en las plantaciones. Como es natural, los mosquitos se sintieron súbditos británicos, máxime cuando su jefe Oldman fue llevado a Inglaterra donde llegó a firmar un pacto con el gobierno británico y hasta se le coronó. A lo largo del siglo XVIII los ingleses no hicieron más que afianzar sus posiciones en Cabo Gracias a Dios, Bluefields y la desembocadura del río San Juan, ante la impotencia del decadente imperio hispánico. Mas, el triunfo de las Trece Colonias americanas, en el último cuarto del siglo, le dio un giro a la política británica en el área centroamericana cuando España decidió arrojar de la Mosquitia a los ingleses que habían sido vencidos en el norte.

Así, el Tratado de Paz concertado entre ambas potencias, en septiembre de 1783, contemplaba el retiro de los británicos de las posesiones hispanas, excepto de Belice y la demolición de todas las fortificaciones. Aunque los ingleses intentaron aplazar la puesta en práctica de este convenio, la postura inflexible de los españoles, así como la derrota ante sus ex-colonias, los indujeron a ceder ante España. Tres años más tarde se suscribió en Londres un nuevo acuerdo entre ambas potencias, gracias al cual Inglaterra aceptó evacuar la costa de Mosquitia. Bien que entre 1787 y 1788, como refiere DuVal, los ingleses cumplieron lo acordado, lo cierto es que los comerciantes británicos continuaron haciendo transacciones con los mosquitos y mantuvieron su influencia sobre ellos agasajándolos y obsequiándolos, como siempre.

No obstante, desde finales de la centuria hasta 1815 Gran Bretaña adoptaría una política menos agresiva en la zona, en virtud de las guerras napoleónicas que la mantuvieron ocupada en el Viejo Mundo. Sin embargo, una vez superado el problema en Europa, regresaría con nuevo ímpetu. Mas no debemos perder de vista que el auge del comercio británico en Hispanoamérica se mantuvo. Cabe recordar que desde comienzos del decimonono España fue incapaz de abastecer sus posesiones con productos manufacturados y su lugar fue ocupado por Inglaterra. Después de iniciadas las guerras de independencia el comercio con la metrópoli fue definitivamente reemplazado por el que los americanos mantuvieron con Gran Bretaña. Como señala Halperin Donghi, esta potencia se hallaba en la coyuntura perfecta para absorber dicho caudal comercial ya que, por una parte, era aliada de España y, por lo tanto, de los leales americanos y, por la otra, los rebeldes americanos no se animaban a oponerse a la nación de la que dependía su subsistencia. En consecuencia, Inglaterra sacó el mayor provecho de esta situación.

Es preciso recordar que desde 1803 la franja de tierra comprendida entre el Chagres y el Cabo de Gracias a Dios y a la que se le denominaba Costa de Mosquitos, pertenecía al Virreinato de la Nueva Granada, cuando una Real Orden de 30 de noviembre de este año segregó de la Capitanía General de Guatemala las islas de San Andrés y la costa de Mosquitos. A pesar de ello, en 1816, los ingleses coronaron en Bluefields al rey mosquito, cargo más nominal que real, porque en

realidad este estado era dirigido por el superintendente británico de Belice. En 1834 los habitantes de Belice aceptaron su status de colonia y adoptaron el nombre de Honduras Británica. Pocos años más tarde se adoptó la legislación inglesa. Con la disolución de la Confederación Centroamericana, en 1839, en la que es indudable que Gran Bretaña estaba interesada, el avance inglés en el área ya no encontró prácticamente obstáculos.

Debemos destacar, como indica Germán Cavelier, que hasta 1839 fue el gobierno neogranadino el que reglamentó el comercio con los mosquitos, ordenó la vigilancia marítima de las costas y estableció una administración civil en Bocas del Toro. Mas el caos imperante en la República determinó que los ingleses desde Belice no sólo intentaran apoderarse de la Mosquitia sino también del territorio de Bocas del Toro donde estaba la bahía de Almirante, una de las mejores de América. De esta manera, en 1841, los ingleses utilizaron, una vez más, al rey mosquito con la finalidad de tomar posesión del territorio de Bocas del Toro. Así, la corbeta "Tweed" de la marina real británica desembarcó en esta región al monarca Roberto Carlos Federico o Robert Charles Frederick, a su confidente Peter Shepherd y al superintendente de Belice, quienes manifestaron su intención de visitar el área para realizar un reconocimiento de las posesiones del rey, al tiempo que instaban a los habitantes a desconocer a las autoridades neogranadinas y a no pagar impuestos. Al año siguiente un bergantín inglés desembarcó hombres y armas desconociendo a las autoridades de Bocas del Toro. Bien que la Nueva Granada protestó, Gran Bretaña respondió con su habitual cinismo en el sentido de que reconocía la independencia de la Mosquitia y que éste era un estado aliado y bajo su tutela, al tiempo que agregaba que Inglaterra no pretendía nada que fuese contrario a los justos derechos de los estados vecinos. Como señala James J. Parsons, el rey mosquito cobraba tributos a los pescadores de tortugas a lo largo de toda la costa hasta el extremo sur de Bocas del Toro. Asimismo, cabe destacar que durante los primeros años, después de su fundación, en 1826 o 1827, por colonos de San Andrés y Providencia, Bocas del Toro no fue más que un campamento para mercaderes y comerciantes de conchas de carey.

Dentro del marco de esta política, tampoco resulta extraño que los ingleses se apoderaran de la isla Roatán en 1830 y que, en agosto de 1841, al plantearse una disputa limítrofe entre el rey mosquito y Nicaragua, éste acompañado de su secretario privado Mc Donald, embarcó en una corbeta británica rumbo a San Juan del Norte. Una vez allí izó la bandera de su reino y proclamó el lugar como un protectorado británico, arrestó al comandante nicaragüense y lo soltó en el Cabo Gracias a Dios. Incluso se dio la orden de que todos los centroamericanos debían abandonar San Juan para marzo de 1842. Como señala DuVal, cuando Nicaragua protestó, el cónsul británico en Guatemala Chatfield declaró que los mosquitos eran soberanos en las riberas del río San Juan, que los nicaragüenses habían usurpado territorio de un estado soberano reconocido por Inglaterra y que al Comandante nicaragüense se le había transportado hasta el territorio de su país.

Por esta época el gobierno de Su Majestad Británica expidió un informe en el que reconocía la independencia de los indios mosquitos y ordenaba al Gobernador de Jamaica y al Superintendente de Belice que advirtieran a los estados vecinos que no se vería con indiferencia cualquier violación a los derechos territoriales de los mosquitos. Dos años después, en 1844, Gran Bretaña comunicó al gobierno de Bogotá que se había nombrado al residente inglés Patricio Walker, como consejero del rey mosquito, al tiempo que se le invitaba a llegar a un arreglo limítrofe, y como para no dejar lugar a dudas de la protección británica que recibiría el rey mosquito, los ingleses lo hicieron coronar en Belice en 1845 en un solemne acto presidido por un comisionado del Obispo de Jamaica. En palabras de Germán Caveller la actitud agresiva e imperialista de los ingleses hacia la Nueva Granada que se puso de manifiesto en asuntos tales como el rey mosquito y el caso Russell, que veremos en páginas posteriores, echó a esta nación "en brazos de los Estados Unidos pues las usurpaciones inglesas en mosquitos y sus claras ambiciones sobre Panamá, convencieron a los hombres del gobierno que en Inglaterra era imposible conseguir seguridad para el istmo, haciéndose necesaria esa cuasi alianza del Tratado Mallarino-Bidlack", que también estudiaremos más adelante.

Cabe anotar que la política expansionista del capitalismo británico no era exclusiva del Caribe, sino que también se hizo presente en el Cono Sur del continente americano, particularmente a través de factorías comerciales en el Río de la Plata y Chile.

b. El expansionismo norteamericano

Fue gracias al Tratado de París en 1783 que las Trece Colonias obtuvieron el reconocimiento internacional de su independencia. Como señala Raymond Aron, su territorio estaba limitado por todas partes ya que la navegación en la desembocadura del Mississippi la ponía en contacto con España y la delimitación de sus fronteras por el norte la hacía entrar en conflicto con Inglaterra. De esta manera, no es extraño que para la recién creada República fuera de vital importancia la extensión de sus fronteras. Así, en 1803, le compraron la Luisiana a Napoleón por 15 millones de dólares a los que se sumaron con posterioridad Mississippi, Alabama, Indiana, Illinois, Misouri, Arkansas. Más adelante Estados Unidos venció a México y se anexó la California y todos los territorios situados al norte del río Grande, a saber: Nuevo México, la propia California y la zona meridional de las montañas Rocosas como Utah, Nevada y Arizona. En 1819 se le compró a España la Florida Oriental por 15 millones de dólares, gracias al Tratado Adams-Onís.

Esta fuerza expansiva no se limitó solamente al continente, sino que también comprendió el Mar Caribe. Al principio fue gracias al comercio, ya que los norteamericanos tenían relaciones mercantiles con la región desde antes que se iniciara el movimiento independentista hispanoamericano. El principal artículo de transacción era la concha de carey que, procedente de las costas centroamericanas, tenía gran aceptación en los mercados de Boston y Nueva York. Mas, hay

que tener presente que a inicios de la centuria pasada Estados Unidos era aún una débil República que luchaba por su definición territorial, no obstante poseer políticos que ya se interesaban en el Caribe. Según Daniel García hasta 1820 los sectores sureños partidarios de la expansión se mantuvieron equidistantes del movimiento independentista hispanoamericano porque no consideraron oportuno antagonizar con España con la que, precisamente, se negociaba por entonces la compra de la Florida.

No fue sino hasta 1823 cuando Estados Unidos reconoció y apoyó la independencia de los Estados hispanoamericanos. El 2 de diciembre de este año el Presidente James Monroe rechazó la expansión del colonialismo europeo en el hemisferio americano al proclamar, como señala el autor antes mencionado, su contención mas no su eliminación, ya que reconoció los derechos coloniales de Gran Bretaña sobre sus posesiones del Caribe y las de España en Cuba y Puerto Rico. Hasta 1845 Estados Unidos no intervendría oficialmente en los territorios centroamericanos y reconocería la supremacía naval y comercial de su antigua metrópoli, en el Caribe.

Es interesante consignar que la declaración del Presidente Monroe se produjo, entre otros factores, a raíz del Ukase publicado en 1821 por el zar Alejandro de Rusia que establecía las reclamaciones de su imperio sobre la totalidad de la costa noroeste de Norteamérica, desde el estrecho de Bering hasta los 51 grados de latitud Norte, como indica Federico Gil. Estas reclamaciones chocaban con las de Inglaterra y Estados Unidos respecto al territorio conocido como Oregón. Bien que, en julio de 1823, el zar canceló sus reclamaciones, varios estadistas norteamericanos, entre ellos John Quincy Adams, tomaron consciencia de la necesidad de frenar cualquier tipo de colonización en América, mediante una proclamación formal. Otra de las razones que impulsaron el discurso del Presidente Monroe fueron los planes de la Santa Alianza respecto a Hispanoamérica. Como bien sabemos esta liga de monarcas integrada por Rusia, Prusia, Austria y Francia, perseguía fundamentalmente la salvaguarda de la legitimidad de la monarquía absoluta en oposición a las ideas liberales. Para materializar este principio había que restaurar en los tronos europeos a los reyes desposeídos por Napoleón, al tiempo que restituirles los territorios que habían formado parte de dichos reinos. En este sentido, la invasión francesa de los "cien mil hijos de San Luis" a la Península Ibérica había restaurado en el trono español a Fernando VII y la Santa Alianza proyectó entonces reconquistar Hispanoamérica. No obstante, las gestiones del Ministro británico Canning, primero ante el Ministro de Estados Unidos en Londres, Richard Rush y después con el príncipe Polignac, embajador francés en Londres, dieron al traste con los planes de la Santa Alianza.

En estas circunstancias Estados Unidos prefirió no realizar una declaración conjunta con Gran Bretaña, denunciando las intenciones de la Santa Alianza, sino que el Presidente Monroe expresara en su mensaje la postura de su país. Así, Estados Unidos estableció el principio de no colonización y declaró que "los

continentes americanos, dada la condición independiente que han asumido y que mantienen no pueden, lógicamente, considerarse sujetos a colonización por ninguna potencia europea". También indicaba que cualquier intento del Viejo Mundo por extender su poder político al hemisferio occidental se consideraba peligroso para la "paz y seguridad" de los Estados Unidos y que la intención por parte de cualquier potencia europea de controlar los destinos de las nuevas repúblicas se vería "como la manifestación de una actitud no amistosa para con los Estados Unidos". El Presidente Monroe dejó en claro que su país no pretendía intervenir en las colonias europeas que existían en América. Siguiendo el pensamiento de Federico Gil, cabe destacar que el principio esencial de esta Doctrina era la idea de que existía una completa separación política entre el Viejo y el Nuevo Mundo (doctrina de las dos esferas), en razón de lo cual quedaba vedada la influencia política y la intervención europeas en los asuntos hispanoamericanos. En resumen la frase: "América para los americanos" venía a ser el eje central de la Doctrina Monroe. En realidad este mensaje fue el inicio de un paternalismo que no sólo intentaba ponerle freno a los designios de la Santa Alianza, sino detener el creciente expansionismo de Inglaterra. No obstante, las nefastas consecuencias del monroísmo posteriormente se hicieron sentir cuando se mancomunó con el Destino Manifiesto en la denominada "sed de tierras". Sin embargo, después del mensaje del Presidente Monroe, Estados Unidos se mantuvo prácticamente inactivo por más de dos décadas. No sólo no adoptó una política agresiva contra los avances británicos y franceses, sino que ni siquiera realizó denuncias al respecto.

Por otra parte, el **Destino Manifiesto** fue una política ligada al expansionismo territorial, cuyo máximo exponente fue, en esta época, el Presidente norteamericano James Polk. En realidad para los seguidores de esta doctrina, la "civilización norteamericana" debía expandirse a otros territorios por fuerza del destino. Según Francisco Morales Padrón cuatro elementos constituyeron las bases de esta doctrina a saber:

1. el derecho por parte del pueblo norteamericano a la tierra no cultivada o mal cultivada. Argumento éste que fue utilizado para arrebatarles las tres cuartas partes del territorio a los mexicanos;
2. la regeneración de los pueblos inferiores (indios). El pueblo norteamericano tenía una misión regeneradora, libertadora, democrática y republicana en Hispanoamérica;
3. el derecho a la expansión territorial buscando la propia seguridad de Estados Unidos y
4. la predestinación geográfica.

El candente problema del status de Texas proclamado como nación independiente de México en 1835, por iniciativa de los colonos norteamericanos, reclamaba una solución urgente, puesto que sus constantes peticiones de anexión a los Estados Unidos no habían recibido acogida favorable durante las administracio-

nes de Martin Van Buren y John Tyler. En consecuencia, Texas aparecía como una presa tentadora para la Gran Bretaña. El ascenso al solio presidencial de James K. Polk (1845-1849) le dio un giro decisivo a la "sed de tierras" de los Estados Unidos, máxime cuando el "Destino Manifiesto" se nutrió con un trasfondo místico, religioso y "civilizador" hacia los pueblos "atrasados" del Continente americano. La adopción de una política expansionista e intervencionista agresiva cambió, al decir de Daniel García, la historia del Caribe. En 1845 Texas fue incorporada a la Unión y al año siguiente se declaraba la guerra a México. El resultado inmediato fue la concertación del Tratado Guadalupe-Hidalgo, en 1848, mediante el cual los Estados Unidos obtuvieron California, Nevada, Utah, Arizona, Colorado, Wyoming y parte de Nuevo México, a cambio de 15 millones de dólares.

Por otra parte, la importancia que Polk atribuía al Mar Caribe se puso de manifiesto en 1846 con la firma del Tratado Mallarino-Bidlack que, como ya indicamos, será tema de estudio en páginas posteriores. Dos años después Polk intentó ganar ventaja a los británicos propiciando la unión de las cinco naciones centroamericanas en contra de Inglaterra. Aunque el plan no cristalizó la presencia norteamericana en la región, se hizo evidente.

Mas esta política agresiva hacia la ex madre patria se vio limitada, a raíz de los graves conflictos que a mediados del siglo se suscitaron entre el Norte y el Sur de los Estados Unidos. Los mismos, de origen económico y racial, harían eclosión finalmente en la sangrienta guerra civil de Secesión en 1861, que pondría fin a la economía esclavista sureña. En consecuencia, el sucesor de Polk, Zachary Taylor, fue más complaciente con los británicos y buscó, como veremos, un acercamiento con ellos que dio como resultado la firma del Tratado Clayton-Bulwer en 1850. No obstante, aún hubo durante estos años verdaderas demostraciones de imperialismo como el patrocinado por el Comodoro Cornelius Vanderbilt. En efecto, en 1854, financió un ejército de 2.000 aventureros encabezados por William Walker para ayudar a los liberales nicaragüenses contra los conservadores en la guerra civil que azotaba aquel país. Mas Walker rompió con Vanderbilt, se declaró Presidente vitalicio de Nicaragua en 1855 y aunque obtuvo el reconocimiento de Estados Unidos, no pudo lograr ser admitido en la Unión. En 1857 fue derrocado por un ejército integrado por las naciones centroamericanas y el propio Vanderbilt. En 1860 intentó nuevamente invadir Nicaragua pero fue apresado por los británicos y ejecutado en Honduras.

Como muy acertadamente indica Daniel García, entre 1845 y 1860, Estados Unidos se impuso como una potencia en el Caribe, sobre todo en Cuba, Honduras, Nicaragua y Colombia, incluyendo San Andrés, Providencia y Panamá. La Guerra de Secesión entre 1861 y 1865 marcaría un **impasse** en las actividades imperialistas de Estados Unidos en el Caribe, al tiempo que reactivó su interés en el dominio y usufructo de una vía interoceánica por Centroamérica o Panamá, como veremos oportunamente.

c. La rivalidad entre Gran Bretaña y Estados Unidos en el Caribe centroamericano

Aunque ya hemos adelantado algo respecto al tema, es interesante insistir en esta pugna que se prolongó a lo largo de todo el decimonónico. Cabe destacar que a poco de producirse la independencia de las Trece Colonias, la presencia norteamericana a través del comercio se dejó sentir en el Mar Caribe. Bien que la misma no podía competir con el volumen de las transacciones británicas en la región, lo cierto es que abrió una brecha que se iría acrecentando con el tiempo.

Hasta la cuarta década del siglo pasado y a pesar de la Doctrina Monroe, Estados Unidos no adoptó una política excesivamente agresiva. Sin embargo a raíz de la intención de Gran Bretaña de propiciar la abolición de la esclavitud en Hispanoamérica, Estados Unidos decidió anexarse Texas, que entonces pertenecía a México, como ya vimos. No debemos olvidar que los colonos de esta región, desanimados ante la actitud norteamericana de no brindarles protección, dirigieron su mirada hacia Europa. En 1845, como ya señalamos, Estados Unidos se apoderó de Texas tras vencer los escrúpulos anexionistas de los nortños, por lo que un año después entró en guerra con México. Relacionado con este problema estaba también la controversia de límites de Oregón que finalmente se solucionó en forma pacífica. En realidad los británicos pensaban intervenir a favor de México en el conflicto porque temían que Estados Unidos quedara con el camino expedito hacia Nicaragua. La situación se hizo tan tensa después que el Presidente Polk reiterara la Doctrina Monroe, en 1845 y 1847, que el gobierno de Londres adoptó una serie de medidas con el fin de estar listo para la guerra.

En efecto, como indica DuVal, en este último año Lord Palmerston solicitó a los representantes británicos en Bogotá, O'Leary; en América Central, Chatfield, y en Mosquitia, Walker, que recomendaran los límites apropiados para el nuevo estado de la Mosquitia. Los tres coincidieron en que el rey mosquito era soberano de todo el litoral comprendido entre el Cabo Gracias a Dios y la ribera sur del río San Juan. En junio de 1847 Lord Palmerston notificó a los representantes británicos en el área para que informaran a las autoridades centroamericanas "que el gobierno de Su Majestad no verá con indiferencia cualquier intento de inmiscuirse en los derechos o territorios del rey mosquito, quien está bajo la protección de la Corona Británica". En consecuencia, poco después la Junta de Estado del rey mosquito comunicó al gobierno de Nicaragua que debía hacer abandono del área de San Juan para enero de 1847. Nicaragua, entonces recurrió a Estados Unidos, aunque retiró sus fuerzas antes del plazo estipulado. Recordemos que un año antes la Nueva Granada había adoptado una actitud similar hacia Estados Unidos, en virtud de la prepotencia británica y firmó el Tratado Mallarino-Bidlack. Sin embargo, una vez que los británicos ocuparon San Juan las fuerzas nicaragüenses regresaron y apresaron a los oficiales ingleses incluyendo a Walker quien murió. La reacción británica no se hizo esperar cuando el 12 de febrero de 1848 dos navíos de guerra bombardearon el pueblo y Nicaragua se

vio forzada a entregar los prisioneros y a pedir excusas. Los ingleses se hicieron con el control de San Juan y le cambiaron el nombre por el de Greytown.

Por esta época y en plena guerra con México, el Presidente Polk nombró como Encargado de Negocios en Guatemala a Elijah Hise, con la misión, como ya dijimos, de intentar reunificar a los Estados centroamericanos, a fin de formar un frente común contra el avance británico. Asimismo, Hise tenía instrucciones precisas para firmar tratados de amistad y comercio con estas Repúblicas. Enterado Palmerston de los planes norteamericanos envió a Chatfield, ordenándole frustrar el intento norteamericano, para lo cual se decidió a fomentar la anarquía en la región. De esta manera cuando, en octubre de 1848, Hise arribó a Centroamérica, reinaba la más absoluta confusión en el área, como señala DuVal. No obstante, informó a su gobierno que los ingleses buscaban el control de todas las rutas a través del lago Nicaragua y solicitó autorización para negociar un documento contractual. El resultado fue la firma del Tratado Hise-Selva con Nicaragua, el 31 de mayo de 1849, en el que se estipulaba el derecho a perpetuidad de tránsito por un canal, carretera o ferrocarril, la autorización para construir fortificaciones, a cambio de la garantía de la integridad de Nicaragua. El mismo fue rechazado por el gobierno de este país y nunca llegó a la consideración del Senado de los Estados Unidos.

El sucesor de Polk, el General Taylor, como ya dijimos, no fue muy partidario de la política expansionista y sustituyó a Hise por E.G. Squier, quien llegó a Greytown (San Juan) en junio de 1849. Para el mes de septiembre ya había negociado con Honduras la cesión a Estados Unidos de la isla Tigre por un período de 18 meses y una base en el golfo de Fonseca. Esta brecha en su férreo control de la región, provocó que los ingleses ocuparan la isla y que ambas naciones estuvieran al borde de la guerra en 1850. Sin embargo una vez solucionado el problema, se decidió establecer un equilibrio de poder en el área y se firmó el Tratado Clayton-Bulwer ese mismo año, como tendremos oportunidad de ver más adelante.

2. La actividad comercial de los ingleses en el Istmo de Panamá

a. El contrabando

Poco o nada se han estudiado en la historiografía nacional las relaciones que mantenían los comerciantes ingleses, judíos y otros extranjeros con los indígenas, criollos y españoles de la costa atlántica del Istmo de Panamá, durante la primera mitad del siglo XIX. Es más, desde mucho tiempo antes los mercaderes británicos establecidos en Jamaica, San Andrés y Providencia, principalmente, realizaban un activo negocio, en su mayor parte ilícito, en el litoral comprendido entre el Cabo Gracias a Dios y San Blas, sin descartar las costas neogranadinas, como ya mencionamos.

A mediados de 1800, José Ignacio de Pombo, un rico comerciante y burócrata

de Cartagena, preparó un minucioso informe, en nombre del consulado del ese puerto, al Virrey de Santa Fe sobre el origen y causas del contrabando, los perjuicios que ocasionaba a la Real Hacienda, a la vez que proponía los medios para evitarlo y cómo descubrir los fraudes. En dicho documento consideraba que la medida “más eficaz y acaso única para impedir que nuestros frutos sean llevados al puerto enemigo de Kistom (Kingston) en Jamaica, ni que allí se introduzcan cargamentos considerables de efectos con registros falsos o supuestos, como se han hecho hasta ahora y se está haciendo, es mandar que sus dueños, cargadores y consignatarios firmen en las aduanas, si son personas conocidas y de bienes y en su defecto den fiador de dichas cantidades y se obliguen en todo tiempo a responder del doble valor de los frutos que sacaren, o de los efectos que introdujeran”. Ello se haría siempre que se justificara la procedencia y el destino de las mercaderías, pues de lo contrario no se permitiría el comercio.

Tales sugerencias y otras hechas por José Ignacio de Pombo, de haberse puesto en práctica difícilmente habrían atajado una situación que era la nota característica en Hispanoamericana y que, como vimos, fue la causa principal del fracaso de las ferias de Portobelo en el siglo XVIII. El mismo Ignacio de Pombo, en 1804, denunció el cuantioso trato clandestino que llevaban a cabo los ingleses en los puertos de Río Hacha, Santa Marta, Chagres y Portobelo. A decir del citado autor, de tres o cuatro millones que se habían introducido en Panamá, en los cuatro últimos años, en plata fuerte, procedente de los puertos de El Callao, Paita, Trujillo y Guayaquil, ni siquiera 800.000 pesos se extrajeron por Portobelo, mientras que lo remitido a España, después de la última guerra con Inglaterra, no pasaba de los 200.000 pesos.

Por estas fechas, según Mariano Arosemena, ante la ausencia de buques mercantes de España “no quedaba a los istmeños otro expediente que abrazar, que proveer, como remedio al mal, a sus poblaciones de jéneros de contrabando. Así se hizo en consideración a que la necesidad carece de lei. Algunos de nuestros comerciantes se pusieron en relación con otros de la isla de Jamaica, que venían a nuestras costas, de vez en cuando, con buques cargados de manufacturas inglesas, que se estimaban para los consumos del país, bastante. A fin de evitar todo peligro fiscal, los contratos de compra-venta se hacían con precaución. Los buques contrabandistas, unas veces se presentaban en la costa de Coclé, otras en la de Chagres, i los interesados en obtener las mercancías iban en embarcaciones menores hacia los buques, a bordo de los cuales se ajustaban los contratos. Viniendo a tierra los cargamentos, había luego que vencerse la mayor de las dificultades, que era la traslación de las mercancías a nuestras poblaciones, especialmente a la capital; pero esto tenía lugar en bultos semejantes a aquellos en que se acostumbraba transportar los productos agrícolas e industriales del país, de unos a otros lugares, i algunas veces bajo otras formas, aprovechándose la oscuridad de la noche”.

Como es lógico suponer, cuando en 1808, el gobernador Juan Antonio de la

Mata “para subvenir las dificultades del erario”, abrió oficialmente el puerto de Chagres al libre comercio con los países neutrales y otras colonias americanas, el tráfico clandestino adquirió proporciones inusitadas. Se acusó al propio Gobernador de fomentar y participar en el contrabando con los ingleses. En abril del año siguiente, el sacerdote Francisco León Fajardo, en una carta que elevó a Francisco Saavedra, Secretario de Estado de la Cartera de Hacienda, se refirió al peligro que representaban los británicos para el Istmo de Panamá, pues: “En estos días de permiso de comercio examinan su localidad y fortificaciones. Puntualmente está aquí un inglés con un cargamento de más de doscientos mil pesos a cuya vista se ha anclado una fragata cargada de dinero procedente del Perú. Habrá sin duda visto de quanta ventaja le es a su nación para su giro este punto que les evita los riesgos del Cabo de Hornos y les pone tan inmediatamente a su almacén general la Jamaica”. Afirmó que los socios del inglés en Panamá eran el yerno del Teniente del Rey, Martín de Villamil y Manuel Remón.

Ya vimos en **El Panamá Hispano** como los comerciantes del Istmo, en 1809, aglutinados en los cabildos, ayudaron con “donativos patrióticos” en dinero y especies a la Suprema Junta de Sevilla en la campaña contra el usurpador del trono español José Bonaparte. Asimismo, nos ocupamos de la estrecha relación de estos hombres de negocios con el virrey Benito Pérez, entre 1812 y 1813. El alto funcionario, a cambio de contribuciones económicas, que destinó para sofocar los movimientos revolucionarios en Sudamérica, consintió el contrabando, sobre todo con Jamaica, lo cual fue denunciado por la Real Audiencia. Documentos de la época demuestran que a principios de 1812, los comerciantes de Panamá Domingo Pérez de Soto, Miguel Yananini, José Vélez, Luis de la Barrera, Antonio Slovens, Vicente Robles, Juan Pérez, Santiago Blanco, José Félix Puyol, Tomás Herrera, Juan de la Barrera, Mariano Arosemena, Vicente Xaén y el ya mencionado Martín Villamil importaron de Jamaica mercancías por un total de 128.700 pesos. No menos intenso fue el comercio ilícito con los ingleses que se llevó a cabo durante los gobiernos de Víctor Salcedo y Carlos Mayner (1813-1815). En diciembre del último año, los comerciantes ciudadanos Luis Lasso de la Vega, Ventura Martínez, Pedro Juan de Olasagarre y Ramón Díaz del Campo, solicitaron infructuosamente al Virrey de Santa Fe Francisco Montalvo, que reconsiderara una decisión prohibitiva de la Real Audiencia de Cartagena y que les permitiera importar tejidos de Londres, vía Jamaica, ya que a su juicio no debería modificarse el sistema de comercio libre “... hasta tanto no variaran las imperiosas circunstancias que han obligado a permitir el comercio con las colonias ...”

Durante la administración interina de Juan Domingo de Iturralde (mediados de 1816 y principios de 1817), el trato clandestino adquirió proporciones tan alarmantes que este funcionario no vaciló en actuar con mano dura e informó pormenorizadamente a las autoridades superiores en Cartagena. En consecuencia, el virrey Francisco Montalvo designó una comisión especial para que estudiara la situación sobre el terreno y el resultado fue el cierre del puerto del Chagres a

cualquier tipo de comercio el 7 de agosto de 1816. No obstante, parece ser que el tráfico con los ingleses no se interrumpió totalmente durante el gobierno de Alejandro Hore (1817-1820). A decir de Mariano Arosemena: "... su tema favorito era entretener a los panameños con el comercio extranjero, que se concedía por él, como de gracia y por temporadas con la isla de Jamaica, puerto el más accesible para nosotros entonces".

Cuando en abril de 1819, el general Gregor Mc Gregor se tomó Portobelo y organizó allí un gobierno civil encabezado por Juan Elías López Tagle y José de Santa Cruz, el suceso produjo alegría en Jamaica. Tres meses después Francisco Antonio Zea, prominente hombre público neogranadino, informaba a Francisco de Paula Santander que el hecho había sido reproducido en la Gaceta de Jamaica. Consideraba que la caída de Portobelo era de suma importancia en la guerra de independencia y que en las cartas de los comerciantes de Kingston estos le manifestaban "haberse allí apreciado en todo su valor este suceso capital". Sin embargo, como ya indicamos en **El Panamá Hispano**, muy pronto el Gobernador Alejandro Hore recuperó la plaza y los sueños de dominio inglés se disiparon.

Pero los estrechos vínculos de los istmeños con Jamaica prosiguieron en vísperas, durante y después de la independencia del 28 de noviembre de 1821. Basta recordar que en los primeros meses de ese año José María Goytía trajo desde aquella isla la imprenta a nuestro país y fue así como se pudo publicar la **Miscelánea**, de tanta importancia para la difusión de las ideas emancipadoras.

Basil Hall y Gaspar Theodore Mollien, en 1822 y 1823, respectivamente, dejaron consignada la influencia británica en el Istmo de Panamá, como apuntamos en el Capítulo II. Al primero le llamó poderosamente la atención la forma de hablar de la gente de color que denotaba la estrecha relación con Jamaica, así como algunas costumbres. Mollien, por su parte, resaltó los claros vínculos de los comerciantes panameños con los británicos y el activo tráfico en el puerto de Chagres que realizaban éstos con la población negra. Indicó que el flete de cada fardo de Jamaica al Chagres era de dos piastras. Lo mismo se cobraba desde aquí hasta Cruces y otro tanto desde este último punto a Panamá. Por lo regular, como lo pudo comprobar Mollien, los barcos mercantes de Jamaica recalaban inicialmente en el puerto de Chagres para luego proseguir a Cartagena y Santa Marta, desde donde retornaban a Spanishtown o a Kingston. A este viaje le denominaban "la gira" y en el mismo recogían el dinero de los negociantes de Hispanoamérica para conducirlo a Jamaica cobrando el medio por ciento.

Una de las mejores descripciones del tráfico comercial en Jamaica a principios del siglo XIX, la hizo precisamente Gaspar Mollien. Observó que: "El forastero que viene de las colonias españolas se queda maravillado al ver la actividad que reina en el puerto (de Kingston) y el número considerable de buques surtos en él. Cerca de los embarcaderos hay inmensos depósitos forrados en láminas de hierro batido, para almacenar las mercancías. Esta parte de la ciudad que recuerda los

docks de Londres, es una de las más curiosas. Mientras en los patios se apilan tablones de caoba de Yucatán, palos tintóreos de Campeche, tablas y duelas de Canadá, y mástiles de Virginia, en otra parte se amontona el hierro, el cobre y el plomo, y un poco más allá se hacen rodar los cuñetes repletos de metales preciosos venidos de Colombia y de México”.

Mollien destacó, igualmente, la existencia de ricas telas de la India y Manchester, los objetos de cristal y de vidrio de todas clases, así como la presencia de los vendedores de salazones. Encontró gran cantidad de gentes de distintos países, además de numerosos esclavos negros. Jamaica no sólo era a su criterio “el mayor almacén del continente americano desde el Perú hasta México, sino que lo es también de Cuba y los Estados Unidos”. Diariamente zarpaban de esta isla embarcaciones hacia Chagres, Río Hacha y Cartagena, si bien su prosperidad se debía al intercambio de sus productos agrícolas con Londres. No obstante, advirtió que las mercancías importadas directamente desde Inglaterra a los puertos del continente americano, producían “menos beneficios que los cargamentos expedidos desde Jamaica, a pesar de los derechos que estos pagan a la aduana inglesa”. Esto obedecía a que “los judíos que están a la cabeza del comercio de Kingston, hacen a los propietarios de América adelantos de dinero, adelantos que son reintegrados con el contrabando que les es fácil hacer con la ayuda de los comerciantes del país, mientras que el comerciante inglés, mal informado, tiene que pagar todos los derechos y consigue con mucha dificultad cargamentos de mercancías que se reservan para los amables prestamistas de Jamaica”. Casi dos décadas después, en enero de 1841, otro viajero francés, Auguste Le Moynes, señaló que, aparte del atractivo que Kingston podía ofrecer “como centro mercantil de gran importancia”, la ciudad, desde todos los otros puntos de vista, carecía de valor para aquellos que no tuviesen allí “intereses o negocios”.

Así las cosas, no resulta extraño que, como vimos en el capítulo III, los notables de Panamá, dedicados al comercio, en septiembre de 1830 abrigaron la intención de que el territorio del istmo se anexara a Inglaterra, con el apoyo del Almirante de Jamaica y la mirada entusiasta del cónsul Gregor Mc Gregor. Pese al fracaso de la iniciativa, por la actitud enérgica de José Domingo Espinar, tal postura encajaba con la idea del país hanseático ya desarrollada en capítulos anteriores.

b. Tráfico con los indígenas y la fundación de Bocas del Toro

Por otra parte, digna de destacar es la presencia del comerciante inglés Orlando Robert entre los indios valiente (guaymies) en el río Cricamola, en los años 1816 a 1817, descrita en el libro: **Narrative of voyages and excursions on the coast and the interior of Central America**, algunos de cuyos capítulos fueron traducidos y dados a conocer en nuestro país por Stanley Heckadon. En esta obra Robert no sólo se ocupó, con lujo de detalles, de las costumbres de los aborígenes de Cricamola, sino también de las actividades comerciales que llevó a cabo con

ellos. Así, a cambio de anzuelos, cuentas de vidrio, espejos, cuchillos, tabaco, pipas y otros "artículos de escaso valor", obtuvo de los indios más de nueve mil libras de zarzaparrilla, al igual que considerables cantidades de cacao y conchas de Carey, materias primas indispensables para la industria británica en creciente expansión.

Robert encontró a los aborígenes del Istmo de Panamá inclinados favorablemente hacia los ingleses, mientras que tenían "un odio jurado hacia los españoles". Más aún, recorrió con otros comerciantes británicos las lagunas de Chiriquí y Bocas del Toro e indicó que esta visita "creó considerable especulación entre los indios a quienes fuertemente trató de convencer, que era de su interés tener comunicaciones amistosas con los ingleses; que su país tenía muchos artículos valiosísimos para el comercio inglés, y que sólo era necesario que estos se diesen a conocer para que los visitasen grandes barcos directamente desde Inglaterra ...".

Añadía Robert que los indios de Cricamola si bien pagaban una especie de tributo al Rey Mosquito, estimó que ello era más un "obsequio tradicional" que "una señal de sometimiento". No ocurría lo mismo con los Teribes que constituían la punta de lanza de los mosquitos para capturar otros indígenas en el Valle de Talamanca y someterlos a la esclavitud. A su juicio si se ponía fin a esta "dañina influencia" esto redundaría en "la felicidad general de ellos y las tribus vecinas", al tiempo que se facilitaría "el avance de la civilización". No obstante en Punta Mono o Punta Chica se habían establecido, a la sazón, algunos ingleses procedentes de Corn Island, quienes en convivencia con los Teribes se dedicaban a la pesca de tortugas.

Precisamente con este mismo propósito, en 1826 o 1827, los súbditos británicos Daniel y Tadeo Brown, a fin de sustraerse de las fuertes contribuciones impuestas por las autoridades españolas en San Andrés y Providencia decidieron emigrar con sus negros esclavos a Bocas del Toro, cuyo poblado no eran más que "unos pocos ranchos de pescadores indígenas", como informó el Obispo José Telesforo Paul, años después. Pronto se sumaron otros grupos de esclavos de Jamaica y San Andrés, estos últimos pertenecientes a John y Peter Peterson, así como los hermanos Bent y Shepperd. También se cuentan entre los primeros fundadores de Bocas del Toro los norteamericanos Josif y Thomas Knapp. Tras las disputas entre los extranjeros por el dominio del comercio de cabotaje desde el Cabo de Gracias a Dios al Darién, el gobernador de Cartagena puso momentáneamente orden y tomó posesión de Bocas del Toro el 18 de diciembre de 1836.

Casi tres lustros después, específicamente en enero de 1851, el viajero escocés Alexander Graham Dunlop pudo comprobar que en Bocas del Toro la influencia británica aún se mantenía. Encontró que la mayor parte de la población "eran negros que habían sido traídos (o sus padres) desde Jamaica hacía unos 25 años por un hombre llamado Shepherd". Algunos de ellos le preguntaron acerca de personas residentes en aquella isla que habían muerto hacía mucho tiempo y

mostraron su disposición de retornar. Por lo general los denominados criollos hablaban “buen inglés” y le dieron un trato cordial. Como acertadamente señala Stanley Heckadon, hoy en día la influencia inglesa se refleja en la toponimia de Bocas del Toro, como son los casos de Shepherd Island, Shepherd Creek, Split Hills y Man Creek, por mencionar algunos. De igual manera, Samuel Gutiérrez en su obra: **La arquitectura en los archipiélagos. Estudio comparado de Bocas del Toro, Panamá, San Andrés y Providencia, Colombia**, ha encontrado similitudes en las viviendas, iglesias y edificios públicos de ambos lugares.

3. La actitud inicial de Colombia hacia Inglaterra y los Estados Unidos

a. Los primeros compromisos y recelos diplomáticos

Como bien señala Raimundo Rivas en su clásica obra sobre la historia diplomática de Colombia, “Para la mayoría de los próceres, y con especialidad para el Libertador, Inglaterra, por sus sólidas al par que libre instituciones y su acción predominante en el universo, constituía el Estado por excelencia, y su amistad debía ser buscada preferentemente, por las nuevas nacionalidades americanas”. Esto explica por qué, como vimos en el capítulo I, a instancias de Bolívar y Santander se negociaron en Londres fuertes empréstitos que, a la postre, pusieron en un difícil compromiso a la República con sus acreedores británicos, sobre todo por la forma irregular como se condujeron los comisionados ante la Corte de Saint James Francisco Antonio Zea y Juan López Méndez. Si bien sus gestiones fueron pronto desacreditadas por el gobierno colombiano, pesaron en la consecución del crédito de 30 millones de pesos, obtenido en 1824. Importa recordar que el 3 de octubre del último año señalado, la República de Colombia concertó con los Estados Unidos un Tratado de Amistad, Comercio y Navegación, mejor conocido como Tratado Gual-Anderson. Aunque Eduardo Lemaître considera que este documento representa “un simple convenio de amistad y comercio en el que no se pactaron estipulaciones particularmente ventajosas para los Estados Unidos, salvo el de que sus naturales pudieran residir y traficar en Colombia sin pagar más derechos de aduanas de los que pagaran los ciudadanos de las naciones más favorecidas”, Germán Cavelier sostiene justamente lo contrario, pues lo considera “el error más grande que pudo cometer Colombia en su política comercial”, porque concedió el tratamiento preferencial en forma ilimitada, además de que debilitó su posición con los otros estados hispanoamericanos e hizo imposible “toda cooperación mercantil con sus aliados”. Por otra parte, el 18 de abril de 1825, se firmó en Bogotá un Tratado de Amistad, Comercio y Navegación entre Colombia y la Gran Bretaña (Tratado Gual-Hamilton-Campbell) mediante el cual esta última reconoció la independencia de la primera, a cambio de reciprocidades comerciales y el tratamiento de la nación más favorecida, tal como se había hecho con los Estados Unidos. No obstante, Colombia convino en no seguir cobrando los derechos de tonelaje a los barcos británicos que arribaban a sus puertos, aún en pie de igualdad a los nacionales. Lo mismo se acordó en cuanto a los pagos de

derechos de importación y exportación, lo cual favoreció a Inglaterra en detrimento de los Estados Unidos. En opinión de Cavelier “ese tratado fue impuesto a Colombia por la Gran Bretaña, pues teniendo poderes los comisionados británicos, para modificar el proyecto que había traído de Londres, los plenipotenciarios colombianos se vieron obligados a consentir en él, a pesar de que el gobierno en todo momento supo que las ventajas del tratado eran todas para Inglaterra”.

Tales concesiones a favor de la Gran Bretaña no deben inducirnos a pensar que su política expansionista en el litoral caribe de Centroamérica y el Istmo de Panamá, era vista con buenos ojos en Bogotá. En marzo de 1822, el Vicepresidente Santander, a la sazón encargado del poder ejecutivo, expidió un decreto prohibiendo el comercio entre Jamaica y las denominadas “costas incultas” de Colombia, específicamente la Mosquitia. Tal medida motivó protestas por parte del agente confidencial de Inglaterra en Colombia John Potter Hamilton.

Por su parte, el agente confidencial de los Estados Unidos en Bogotá Charles S. Todd, en marzo de 1824, le comunicó al Secretario de Estado John Quincy Adams, indicándole, entre otras cosas “... usted está ya en cuenta de que los designios del gobierno británico sobre el Istmo de Panamá en 1820 fueron frustrados (posiblemente se refiere a la expedición de Mc Gregor) y usted verá por el resumen adjunto de ese folleto publicado recientemente en Londres lo que probablemente pueden ser las miras sobre la costa de los Mosquitos (...). No me sorprendería que hubiera una proposición directa para adquirir la posesión de la Guayana, ya que los británicos han ocupado la región que está al sur de la misma y que anteriormente pertenecía a los holandeses. No se requiere extraordinaria percepción para prever que los británicos tomarán posesión de la costa de los mosquitos, Maracaibo y la orilla sur del Orinoco, (y) Colombia tendrá necesariamente que llegar a ser una colonia británica”.

Poco después del fallido intento de los notables del Istmo de anexarse a Inglaterra, el 21 de octubre de 1830, el Ministro de los Estados Unidos en Bogotá Thomas Moore, le escribía al Secretario de Estado Martin Van Buren: “Aquí hemos sido informados de que el pueblo de Panamá ha implorado la protección del gobierno británico y le ha ofrecido solemnemente la soberanía de esa parte del país. Debido a su actual y creciente importancia comercial eso sería una adquisición valiosa para ese gobierno, y su espíritu de monopolio, y la constante y activa injerencia de sus súbditos en los asuntos del país, son indicios poderosos, en mi opinión, de una disposición para adquirir injerencia en él, fatales para su independencia y prosperidad, y del todo incompatibles con los intereses de cualquier nación que tenga relaciones comerciales con ella ...”.

b. El “caso Russell”: un desafío a la soberanía de la Nueva Granada y a la Doctrina Monroe

Pese a estos llamados de alerta, los Estados Unidos no pusieron en práctica la Doctrina Monroe, a fin de detener la infiltración extranjera en Hispanoamérica,

en particular las acciones de fuerza del imperio británico e incluso de Francia en el área, como ya dijimos. Son ilustrativos de lo anterior, los bloqueos navales que llevaron a cabo estas potencias en los puertos de la Nueva Granada. Primero actuó Francia a raíz del conocido “caso Barrot”, en 1833 y tres años más tarde fue la Gran Bretaña la que recurrió a medidas coercitivas tras el “incidente Russell”, acaecido en la ciudad de Panamá.

A comienzos de 1836, una disputa personal del procónsul inglés Joseph Russell con el hombre de negocios panameño Justo Paredes degeneró en una trifulca en la que ambos resultaron heridos, principalmente el súbdito británico que recibió un bastonazo en la cabeza por parte del juez cantonal Juan Antonio Díez. Ante la acusación judicial hecha por Paredes, Russell fue hecho prisionero, pese a las supuestas inmunidades diplomáticas que invocó e incluso se ordenó el cierre de los archivos consulares. Aunque Díez también fue encarcelado, el proceso instruido se dilataba por la lentitud de los trámites burocráticos y el Ministro de Su Majestad Británica en Bogotá William Turner, presentó formales quejas al gobierno de Francisco de Paula Santander, por los “procedimientos judiciales de grande injusticia” en Panamá.

A finales de octubre de 1836 el tribunal de apelaciones del Magdalena emitió un fallo a favor del recurso interpuesto por Russell contra el auto que lo condenó a presidio por seis años y ordenó retornar el caso a primera instancia. Pero, como apunta Eduardo Lemaitre, esto no hizo variar la actitud del Ministro William Turner, quien recibió instrucciones de Lord Palmerston, jefe del Gabinete inglés, para exigir al Gobierno de la Nueva Granada: la inmediata libertad de Russell; la remoción de las autoridades que se habían “conducido mal” en el asunto; la devolución de las oficinas consulares británicas, junto con los archivos y sellos que le pertenecían, “con la solemnidad debida y del modo más público y respetuoso dándole al mismo tiempo a S. M. una completa y amplia satisfacción; así como pagarle a Russell la suma de mil libras esterlinas por vía de compensación por las crudas ofensas que se le han irrogado”.

A lo anterior se añadió la advertencia de que el gobierno de Bogotá debía cursar a las autoridades de Panamá “órdenes para la completa ejecución de todas las condiciones”. Más aún, se amenazó indicando que el Almirante Peter Halkett tenía instrucciones “de obrar en la manera que considerare más oportuna para hacer efectivo el sometimiento a las justas demandas del gobierno de S.M.”, no sólo en el Atlántico, sino también que se habían “dado órdenes análogas a los Comandantes de los buques de S.M. en el Pacífico”.

Lino de Pombo, a la sazón Secretario de Relaciones Exteriores de la Nueva Granada, respondió a este ultimátum el 7 de diciembre de 1836, indicando que no se mandaría poner en libertad a Russell; que no se decretaría la remoción o destitución de las autoridades del Istmo; que si bien sería devuelto el Archivo del Consulado británico, quería se le explicara lo que significaba la frase “modo

respetuoso” y, por último, afirmó que su gobierno “por ahora no se halla en el caso de mandar a abonar indemnización alguna a favor de Russell”. Solicitó, además, que el gobierno británico avisara de la decisión que adoptaría ante esta respuesta a fin de “improvisar las medidas de defensa correspondiente a una agresión súbita”.

Por su parte, el Presidente Santander, el 12 de diciembre, elevó una proclama de alerta a todos los habitantes de la república para hacerle frente al peligro inminente de una “intempestiva invasión exterior” que dimanaba de la actitud de Gran Bretaña, que sorprendentemente estaba “reclamando contra ofensas imaginarias pidiendo satisfacciones desmedidas, apoyadas en la fuerza, i cerrando los oídos a toda discusión”. Acotó que Inglaterra “desconociendo lo que valen las leyes fundamentales de la Nueva Granada, ha excijido del gobierno reparaciones humillantes a la dignidad del país, i a la independencia de los poderes públicos”. En consecuencia, pese al poderío inglés, Santander hizo un llamado a la resistencia heroica.

Del mismo modo, en el Istmo, particularmente en Portobelo, Panamá, Cruces, la Chorrera y Veraguas los lugareños se aprestaron a tomar las armas. Incluso, un grupo de istmeños, residente en la ciudad capital, remitió una representación al Presidente de la República poniéndose a su disposición para enfrentar a los invasores. Por su parte, Santander, a principios de 1837 envió al General Pedro Alcántara Herrán con la expresa misión de asumir el mando de las operaciones militares en Panamá. No obstante, el bloqueo naval se concentró prácticamente en Cartagena y no tardó en suspenderse con la puesta en libertad de Russell y el humillante pago de 5.000 pesos como compensación. Sin embargo, cabe destacar que en la Nueva Granada llegó a temerse que los británicos pretendieran apoderarse del Istmo de Panamá, aprovechando la oportunidad que le brindaba la tensa situación creada por el “incidente Russell”. Como decía Juan V. Quintana a Santander, en noviembre de 1836, circularon rumores que una escuadra de Jamaica y Barbados tenía en miras ocupar el Istmo por la fuerza y si ello era cierto, la reclamación respecto al caso Russell, “es un pretexto ostensible (ya) que la verdadera pretensión de aquel gobierno (británico) es la de apoderarse del Istmo a título de más fuerte que nosotros, para echar por tierra la contrata celebrada este año sobre comunicación de los dos mares, y tener en la América del Sur, otro Gibraltar”.

4. Hacia un equilibrio de fuerzas: los tratados Mallarino-Bidlack y Clayton-Bulwer

Pese a la manifiesta política imperialista de la Gran Bretaña en los sucesos antes descritos, la Nueva Granada no presentó las correspondientes reclamaciones diplomáticas. Según Germán Cavellier, esto obedeció a la ayuda que aquella potencia le brindó a las fuerzas gubernamentales durante la guerra civil que estalló en 1839. En efecto, cuando el Ministro inglés W.P. Adams pidió autorización para que los buques de su nación protegieran a los súbditos británicos de las

acciones de los rebeldes, no sólo recibió el consentimiento del Presidente José Ignacio Márquez, sino que éste invocó similar apoyo para las propiedades neogranadinas. A decir del autor antes citado: “permitir que potencias extranjeras como Inglaterra -que tenía pretensiones sobre territorios neogranadinos- interviniera en negocios internos de la Nueva Granada, era invitarlos a discutir los asuntos del país, sentando un precedente funesto”.

Fue así como el bergantín inglés **Charibdys** participó en la batalla naval de Cispatá, donde las tropas del gobierno encabezadas por el General Toro, derrotaron a los rebeldes bajo el mando del Capitán Antonio Padilla, tal como apunta Raimundo Rivas. Incluso por estos años algunos destacados hombres públicos neogranadinos acariciaron la idea de un protectorado de la Gran Bretaña, pero la imprudencia del General Mosquera echó por tierra el proyecto que, además, estaba ligado al establecimiento de una monarquía constitucional en Santa Fe. Observa Rivas que el propio canciller Lino de Pombo apoyaba el audaz plan.

Este acercamiento hacia la Gran Bretaña no era visto con buenos ojos por el gobierno de los Estados Unidos. Su Ministro en Bogotá, el General Semple protestó por la intervención inglesa que consideraba no sólo como un atentado contra la Doctrina Monroe, sino también un peligro para la paz y seguridad de los países hispanoamericanos. Según Rivas la cancillería neogranadina le replicó que semejantes cargos eran infundados, al tiempo que trajo a colación los infortunados sucesos ocasionados por la actitud de los cónsules Adolfo Barrot y Joseph Russell, e indicó que ello no había dado lugar a la invocación de la Doctrina Monroe en Washington.

Hacia estas fechas, es decir en 1841, la Nueva Granada intentó, sin éxito, que la Gran Bretaña firmara un tratado garantizando la neutralidad del Istmo de Panamá, en que también podían participar los Estados Unidos y Francia. Tal idea estaba estrechamente relacionada con la construcción de una vía interoceánica acuática o terrestre, pero el gobierno inglés tampoco se mostró interesado en brindar apoyo financiero a dicha empresa.

Mientras tanto, las relaciones del gobierno neogranadino con los tenedores de bonos británicos tendió a agravarse por los atrasos en el pago de los intereses de la deuda. Pero mucho más graves fueron los desembarcos, ya mencionados, del rey mosquito en Bocas del Toro en 1841 y de tropas inglesas al año siguiente. El Foreign Office hizo caso omiso de las protestas diplomáticas de la Nueva Granada. Por el contrario, se indicó que la Gran Bretaña había nombrado a Patrick Walker como residente en el Reino de Mosquitos, a fin de apoyar al soberano de ese país que, por ende, gozaba de toda la protección de Su Majestad Británica, como ya vimos. Más aún, protestaba por cualquier usurpación de la Nueva Granada en el territorio de la costa de Mosquitos, al tiempo que solicitaba entrar en un arreglo de límites.

Antes estas claras muestras de expansionismo, la Secretaría de Relaciones

Exteriores del gobierno de la Nueva Granada, expresó, sin rodeos, que no reconocía “ni ha reconocido nunca dentro de sus territorios, la existencia independiente de ninguna nación de indígenas salvajes”, que había sostenido y sostenía “el señorío y dominio de la República sobre todos los territorios que le corresponden por haber sido adquiridos legítimamente por la España, en cuyo derecho se ha subrogado”. Es más, sostuvo que no había admitido ni admitiría “el derecho de intervención de una potencia extraña en las relaciones subsistentes o que puedan subsistir, entre el Gobierno Nacional y los indígenas que habitaban algunos de los territorios incultos”. En consecuencia, protestaba “contra cualquiera o cualesquiera actos que tiendan a menoscabar la soberanía de la Nueva Granada y su dominio absoluto e indisputable sobre todas y cada una de las partes de sus territorios”.

De nada valieron tales protestas diplomáticas, porque el 7 de mayo de 1846, el Rey mosquito fue coronado solemnemente en Belice, como dijimos, por parte de un comisionado del Obispo de Jamaica. A la sazón se dictaron disposiciones que dividieron la costa de Mosquitos en tres secciones, en una de las cuales se comprendió el Cantón de Bocas del Toro, sobre el que tres años antes, el Congreso de la Nueva Granada había expedido una ley estipulando su organización y régimen especial.

Así las cosas, como acertadamente apunta Raimundo Rivas, se dio “un nuevo cambio de orientación del Ejecutivo granadino respecto a Inglaterra”. El temor ante las pretensiones de la Gran Bretaña en sus territorios, lo hizo inclinarse hacia los Estados Unidos y esto, a su vez, vino a encajar con los postulados de la Doctrina Monroe y las aspiraciones para el comercio y la navegación de la creciente nación del Norte. De este modo, el 12 de diciembre de 1846, los Estados Unidos concertaron con la Nueva Granada el Tratado General de Paz, Amistad, Navegación y Comercio, mejor conocido como Mallarino-Bidlack. Por el mismo y en virtud del artículo XXXV, los Estados Unidos se comprometieron a garantizar los derechos de la soberanía y propiedad granadina en el Istmo de Panamá, a más de mantener “positiva y eficazmente” la neutralidad del mismo, con el propósito de que en ningún tiempo se interrumpiera el libre tránsito de uno a otro mar. A cambio, obtuvieron en el mismo artículo y los otros del pacto, una serie de reciprocidades y preferencias comerciales para sus ciudadanos, más la promesa de que tendrían el derecho de vía o tránsito, por cualesquier medios de comunicación que existiesen entonces o que se abrieran en lo sucesivo, en forma “franca y expedita” a través del mencionado Istmo. De esta forma, la Nueva Granada disipaba los temores ante la peligrosa expansión británica en el occidente de su territorio que, dicho sea de paso, contaba con la anuencia de Costa Rica, que también tenía pretensiones sobre Bocas del Toro, específicamente le interesaba la bahía de Almirante y la isla Escudo de Veraguas. En tanto, la Nación del Norte obtuvo importantes prerrogativas en un punto estratégico del continente americano en el que no tardó en sacar el máximo provecho e intervenir aún a costa de la propia Nueva Granada, como veremos en otro capítulo.

Desde otra perspectiva, tanto para la Gran Bretaña como para los Estados Unidos, se hizo necesario establecer una especie de equilibrio de fuerzas, a fin de evitar la confrontación abierta, particularmente por la cuestión Mosquitia en Centroamérica. Fue así como el 19 de abril de 1850, se celebró entre las dos naciones en pugna el Tratado Clayton-Bulwer. En esencia, por este documento, ambas partes de comprometían a no ejercer indistintamente predominio exclusivo sobre un Canal, ni construir o mantener fortificaciones en el mismo. Tampoco ocuparían, fortificarían o colonizarían a Nicaragua, Costa Rica, o la costa de Mosquitos, ni intentarían ningún tipo de dominio sobre tales sitios, ni en parte alguna de la América Central. En síntesis, de construirse y ponerse en funcionamiento un Canal interoceánico, sólo se haría en forma conjunta. La ruta sería, asimismo, neutral y ambas entradas tendrían puertos libres. Se invitaba a los demás Estados a celebrar convenios con los signatarios del pacto para que participaran en la obra del Canal, cuya construcción podría hacerse por iniciativa privada. La protección de los Estados Unidos y la Gran Bretaña, no sólo sería sobre dicha vía interoceánica, sino sobre cualquier otra ruta de comunicación que se abriera en el continente americano, sobre todo en Tehuantepec y Panamá. Esto habría de hacerse por estipulaciones de otros tratados.

Como lo demostraron los hechos posteriores, el Tratado Clayton-Bulwer fue violado por ambas partes, en diversas ocasiones. Inglaterra no se retiró de la costa de Mosquitia hasta 1859-1860, mientras los Estados Unidos, como veremos en otro capítulo, negoció proyectos de tratado con Colombia para la construcción de un Canal intermarino por el Istmo de Panamá. Pero, en esencia, este documento permaneció durante poco más de cincuenta años como una suerte de entendimiento destinado a mantener el **statu quo**. Por un lado se le puso freno al Destino Manifiesto, pero también constituyó una consagración de la Doctrina Monroe, porque al mismo tiempo se detuvo el avance inglés que iba en perjuicio de las naciones centroamericanas y especialmente de la Nueva Granada.

BIBLIOGRAFÍA

- Aguilera, Miguel: "Consecuencias de una riña en Panamá (20 de enero de 1836). Coacción extranjera y la dignidad patria". **Revista Lotería**, II Epoca, Vol. VI, No. 63, febrero de 1961.
- Aron, Raymond: **La República Imperial. Los Estados Unidos en el Mundo (1945-1972)**. Emecé Editores, Buenos Aires, 1974.
- Cavelier, Germán: **La política internacional de Colombia**. Tomo I (1820-1860). Editorial Iqueima, Bogotá, Colombia, 1959.
- Clemente, Isabel (coord.): **San Andrés y Providencia: tradiciones culturales y coyuntura política**. Ediciones Uniandes, Bogotá, 1989.

- DuVal, jr. Miles P.: **Cádiz a Catay. La historia de la larga lucha diplomática por el Canal de Panamá.** Prólogo de Carlos Manuel Gasteazoro. EUPAN, Panamá, 1973.
- Guerra, Ramiro: **La expansión territorial de los Estados Unidos a expensas de España y de los países hispanoamericanos.** Editorial Ciencias Sociales, la Habana, 1973.
- Halperin Donghi, Tulio: **Hispanoamérica después de la independencia. Consecuencias sociales y económicas de la emancipación.** Ed. Paidós, Buenos Aires, 1972.
- Gil, Federico G.: **Latinoamérica y Estados Unidos. Dominio, cooperación y conflicto.** Ed. Tecnos, Madrid, 1975.
- Heckadon Moreno, Stanley: "El diario de Alexander Graham Dunlop (Panamá 1851)", **Revista Nacional de Cultura**, Nos. 7-8, abril-septiembre, 1977.
- Heckadon Moreno, Stanley: "Los indios valiente de Bocas del Toro en 1817 según el testimonio de Roberts". **Revista Panameña de Antropología.** No. 3, Asociación Panameña de Antropología, comité de publicaciones, 1987.
- Lemaitre, Eduardo: **La bolsa o la vida. Cuatro agresiones imperialistas contra Colombia.** Biblioteca del centenario del Banco de Colombia, Bogotá, 1974.
- Le Moyne, Augusto: **Viajes y estancias en América del Sur, La Nueva Granada, Santiago de Cuba, Jamaica y el Istmo de Panamá.** Biblioteca Popular de Cultura colombiana, Bogotá, 1965.
- López Domínguez, Luis Horacio: **La Gran Colombia y los Estados Unidos de América Relaciones diplomáticas 1810-1831.** Tomo II. Biblioteca de la Presidencia de la República, Bogotá, 1990.
- Merck, Frederick: **La Doctrina Monroe y el expansionismo centroamericano 1843-1849.** Editorial Paidós, Buenos Aires, 1968.
- Mollien, Gaspard, T.: **Viaje por la República de Colombia en 1823.** Biblioteca Popular de Cultura Colombiana, Bogotá, 1944.
- Morales Padrón, Francisco: **Historia de unas relaciones difíciles (E.E.U.U.-América Española).** Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1987.
- Perkins, Dexter: **Historia de la Doctrina Monroe.** EUDEBA, 1964.
- Rippy J. Fred: **La rivalidad entre Estados Unidos y la Gran Bretaña por América Latina (1808-1830).** EUDEBA, 1967.
- Rivas, Raimundo: **Historia diplomática de Colombia (1810-1934).** Ministerio de Relaciones Exteriores, Imprenta Nacional, Bogotá, 1961.
- Whitaker, Arthur P.: **Estados Unidos y la independencia de América Latina (1800-1830).** EUDEBA, 1964.

CAPÍTULO VI

EL ESTADO FEDERAL DE PANAMÁ



Justo Arosemena

1. El sistema federal de Colombia

a. La génesis del federalismo

Es indudable que el sentimiento federal animó a casi toda la América hispana, incluso ya desde antes de materializarse la independencia de la metrópoli. En ese sentido, en 1815, en la Carta de Jamaica, el Libertador manifestaba: “Es muy posible que la Nueva Granada no convenga en el reconocimiento de un gobierno central, porque es en extremo adicta a la federación; entonces formaría por sí sola un Estado que, si subsiste, podrá ser muy dichoso por sus grandes recursos de todo género”. No obstante, Bolívar ignoró el hecho de la anarquía a la que inevitablemente habría de conducir la ausencia de un poder central fuerte, como efectivamente ocurrió.

Cabe recordar que la promulgación de la Constitución de 1853 que, como vimos en un Capítulo anterior, despertó tanta confusión, otorgó a las provincias de la República el poder municipal y les dio, al decir de Henao y Arrubla, la capacidad para organizarse sin invadir las atribuciones del gobierno central. En ese sentido, debemos tener presente que ya un año antes en 1852 el diputado panameño Justo Arosemena, había propuesto al Congreso un proyecto de reforma de la Carta de 1843, a la que acompañó con unos sesudos comentarios, como tendremos oportunidad de estudiar más adelante. Gracias a su tenaz empeño, el Congreso bogotano expidió, en 1855, un “Acto adicional a la Constitución” por el cual se transformó a Panamá en Estado Federal. El éxito de Arosemena estuvo precedido, como veremos, por una campaña sistemática de concientización, mediante una serie de artículos publicados en la prensa, en los que definió su teoría de que para que Colombia conservara el Istmo era necesario que éste se autogobernara con leyes acordes a su situación particular. Finalmente, en 1855, con el objetivo de dar el espaldarazo definitivo a sus planteamientos publicó **El Estado Federal**, obra que condensaba las razones de tipo geográfico, jurídico, histórico, moral y filosófico, en virtud de las cuales Panamá debía ser un Estado soberano.

Cabe destacar que el artículo 1 del Acto adicional decía: “El territorio que comprende las provincias del Istmo de Panamá, a saber: Panamá, Azuero, Veraguas y Chiriquí, forma un Estado Federal soberano, parte integrante de la Nueva Granada, con el nombre de Estado de Panamá”. Este fue el detonante para

que, poco a poco, los restantes Estados de la Nueva Granada adoptaran el sistema federal de gobierno, aunque paradójicamente durante varios años más la Constitución que rigió los destinos de la República fue centralista.

En 1857 hubo nuevas elecciones para Presidente en las que resultó electo el representante del partido conservador Mariano Ospina Rodríguez. El 1º de abril de este año Manuel Mallarino le hizo entrega del Ejecutivo. Es interesante consignar que sus otros contrincantes a la Presidencia fueron el doctor Manuel Murillo, como representante del liberalismo y el General Tomás Cipriano Mosquera, que era el candidato de una coalición integrada por un sector de los conservadores y de los liberales y un grupo de seguidores del General Melo, que aspiraban a formar una nueva agrupación política con el nombre de Partido Nacional.

Prácticamente un año después de posesionarse de la primera magistratura, el 22 de mayo de 1858, el Congreso sancionó la nueva Constitución federal que habría de regir los destinos de la República. Por el artículo 1 se indicaba que los Estados de Antioquia, Bolívar, Boyacá, Cauca, Cundinamarca, Magdalena, Panamá y Santander "se confederan a perpetuidad, forman una nación soberana, libre e independiente bajo la denominación de Confederación Granadina". Asimismo, la nueva Constitución establecía que el gobierno central lo ejercería un Congreso con capacidad legislativa; un Presidente elegido por voto directo y popular por un periodo de 4 años, y por el Poder Judicial. Se indicaba, como señalan Henao y Arrubla, que el gobierno de los Estados era popular, representativo, alternativo y responsable. Aunque por la Constitución de 1858 los Estados no eran soberanos en la letra, de hecho sí funcionaban como tales, ya que poseían gobierno propio con capacidad para legislar independientemente del de Bogotá.

Entretanto, la administración conservadora de Ospina propició el regreso de la Orden de San Ignacio de Loyola al país y dio prioridad al problema de la deuda nacional con los acreedores extranjeros e intentó, por todos los medios a su alcance, llegar a un arreglo ventajoso. En efecto, por el mismo se reconoció a los acreedores una cantidad algo superior a los 33 millones, lo que mejoró el estado del erario. En 1859 el Congreso dictó algunas leyes relativas al pie de fuerza nacional del ejército e inspección del de los Estados, creó el cargo de Intendente de hacienda nacional para vigilar las aduanas y promulgó una nueva ley de elecciones, gracias a la cual el Ejecutivo tenía la potestad de verificar la validez de las elecciones en los escrutinios de los sufragios para Presidente de la República y para la elección de los miembros del Congreso. Esta última ley despertó la oposición de los liberales, quienes asumieron el hecho de que se verían alejados del poder indefinidamente. Así el General Tomás Cipriano Mosquera, a la sazón Gobernador del Cauca, se levantó en armas contra el gobierno de Ospina Rodríguez y en poco tiempo los Estados de Boyacá y Bolívar se le sumaron.

Para el mes de septiembre de 1859 todo el país se hallaba en armas y el Presidente declaró el orden turbado en la República. A continuación encargó al

General Pedro Alcántara Herrán, a la sazón Ministro en Washington, de la jefatura del Ejército de la Confederación y lo comisionó para adquirir armas. El 8 de mayo de 1860, Mosquera, luego de acusar al Presidente Ospina de azuzar a los Estados, declaró la independencia del Cauca, cortando toda relación con el gobierno de la Confederación. Actitud similar asumieron los Estados del Magdalena, Bolívar y Santander. En estas circunstancias Mosquera se sintió respaldado por el resto de la Confederación y se autoproclamó Supremo Director de la Guerra, al tiempo que el General José María Obando lo secundaba en el mando.

No obstante el estado de guerra generalizado, a mediados de año, Mosquera firmó un convenio de paz con el gobierno, más con la intención de ganar tiempo que con la de ponerle fin al conflicto. La suspensión de las hostilidades duró apenas unos meses y a comienzos del año siguiente se reanudaron las operaciones bélicas. En estas condiciones el Congreso de 1861, no pudo reunirse por falta de **quorum** y el poder Ejecutivo lo ocupó el Procurador General de la Nación, Bartolomé Calvo, cuando el período de Ospina terminó en abril. Tres meses después, en julio, Mosquera se hallaba en las puertas de la capital, la que logró ocupar militarmente el 18 de ese mismo mes.

Después de dominar la situación, tras ejecutar a sus enemigos, Mosquera se autoproclamó Presidente Provisorio de los Estados Unidos de la Nueva Granada y Supremo Director de la Guerra, formó un gobierno provisional que, a su vez, creó el Estado de Tolima y erigió a Bogotá en un Distrito Federal que no debía formar parte de ningún Estado sino que tan sólo sería la sede del gobierno general. Asimismo, declaró, una vez más, la disolución de la Compañía de Jesús, la confiscación de sus bienes y la expulsión de sus miembros del territorio nacional. Todos los bienes de la Iglesia pasaron a manos del Estado y, finalmente, en noviembre se ordenó tomar prisionero al Arzobispo Antonio Herrán, al tiempo que se decretó la desaparición de los conventos, monasterios y casas de religiosos de ambos sexos. Era la primera vez que un gobierno constitucional caía en manos de los rebeldes.

Mientras tanto, como veremos, el 6 de septiembre de 1861, el gobernador del Estado del Istmo Santiago de la Guardia y el comisionado de Mosquera, Manuel Murillo Toro suscribieron el denominado Convenio de Colón, mediante el cual el Estado de Panamá se comprometió a constituir, al igual que los otros, la entidad política denominada Estados Unidos de la Nueva Granada, a cambio de la soberanía política y la neutralidad en la lucha partidista.

b. La Constitución de Rionegro

El gobierno provisional convocó un Congreso de Plenipotenciarios de los Estados que se reunió el 10 de septiembre en Bogotá y en el que no participaron representantes de Panamá y de Antioquia. Pocos días después, los delegados firmaron el Pacto de Unión que otorgó a los Estados su plena soberanía e independencia, al tiempo que se confederaron para formar los Estados Unidos de Colombia. Mas la guerra no había terminado y después de un breve interregno

durante el cual volvieron a dominar los conservadores y Mosquera debió abandonar la capital, en noviembre de 1862, las fuerzas oficialistas capitularon ante los revolucionarios.

Mosquera, ahora dueño absoluto de la situación y de todo el país, convocó una Convención que se reunió en febrero de 1863 en Rionegro, Estado de Antioquia. De la misma estuvieron excluidos los representantes del partido conservador. Durante la Convención se presentaron dos proyectos de Constituciones, a saber: el que había preparado Mosquera, y el que propuso el diputado panameño Justo Arosemena. Este último era semejante a la Constitución suiza, al decir de Henao y Arrubla, con un ejecutivo colegiado o plural, cantones semiindependientes y periodos breves de gobierno. Bien que este proyecto no prosperó, el 8 de mayo se aprobó la Constitución llamada de Rionegro, a la que el Presidente de la Convención, Justo Arosemena, definió como: "... obra de un solo partido, el vencedor en la lucha; hija de la idea federal triunfante, fruto de combates por afianzar los dogmas liberales y que así descansa sobre los principios de federación y libertad, proclamados por este partido".

Esta Carta Magna que rigió los destinos de la República hasta 1885 creó oficialmente la nueva unidad republicana llamada Estados Unidos de Colombia. Por ella los estados miembros eran soberanos y cada uno debía darse su legislación en asuntos civiles y criminales, impositivos, organización de milicias y administración de justicia. El país quedó dividido en nueve secciones, a saber: Antioquia, Cauca, Santander, Cundinamarca, Boyacá, Bolívar, Magdalena, Tolima y Panamá. En opinión de Gonzalo España, el gobierno central no tenía territorio y era un huésped del Estado de Cundinamarca. Las rentas nacionales dependían de las aduanas y salinas y todos los demás ingresos eran administrados por los Estados con lo que a la larga estos poseyeron más recursos que la cabeza de la República. Panamá se convirtió en la principal fuente de ingresos para Bogotá, porque allí había aduanas. En consecuencia, no es extraño que Carlos Martínez Silva, escribiera: "El Estado de Panamá cuyo gobierno se renueva violentamente a cada elección de Presidente de la República".

Asimismo, esta Constitución establecía la inviolabilidad de la vida humana, la libertad absoluta de imprenta y palabra, la libertad de culto, aunque las comunidades religiosas quedaban inhabilitadas para adquirir bienes raíces y la legalidad del comercio de armas y municiones. El Presidente de la República se elegía por el voto de los Estados y cada Estado representaba un sufragio. El periodo presidencial quedó limitado a dos años, prohibiéndose la reelección inmediata. Esta Constitución requería para su reforma la ratificación unánime del Senado y cada Estado, como ya indicamos, poseía un voto, pero como cada uno de ellos tenía tres Senadores era difícil que existiera consenso, en virtud de lo cual la Carta de Rionegro era prácticamente irreformable. El primer Presidente de este periodo fue el General Tomás Cipriano Mosquera, quien asumió la magistratura el 14 de mayo de 1863.

Como muy acertadamente señala Gonzalo España, esta Constitución permitía a los Estados “realizar sus propias revoluciones internas, alegando asuntos domésticos, amenazar con las armas al resto de la República, asilar conspiradores de otras regiones o subvertir el orden en el vecindario”. Y esto fue efectivamente lo que sucedió. Durante las tres décadas de vigencia de la Constitución de 1863, la República nunca conoció tanta inestabilidad política, al punto que años después de la promulgación de esta Carta, el Ministro de Estados Unidos en Bogotá Hurbult escribía: “El gobierno de Colombia es una anarquía organizada muy hábilmente, dirigida a perpetuar la revolución y a consagrar la secesión”.

Como veremos, el Istmo de Panamá no fue la excepción a este caos imperante, tal como lo describía Rafael Núñez en su conocida crónica titulada “Panamá y sus tragedias”.

c. Inestabilidad política y sublevaciones armadas

Después de Mosquera ocupó la primera magistratura del país Manuel Murillo, durante cuyo mandato se fundó el Diario Oficial, se estableció el telégrafo eléctrico, se imprimieron las cartas corográficas de los 9 Estados y la general del país, trabajo que realizó el ingeniero Manuel Ponce de León. Su sucesor como Presidente de la República fue, una vez más, el General Tomás Cipriano Mosquera, quien en esta ocasión tuvo que hacer frente a la oposición del Senado. Incluso se le declaró culpable de haber firmado una alianza ofensivo-defensiva secreta celebrada con el Ministro del Perú en 1866 y de haberla puesto en vigor reservadamente. El Órgano Legislativo lo halló culpable y lo sentenció a 4 meses de suspensión de su cargo, una multa, la pérdida de los derechos políticos y civiles y dos años de prisión. No obstante, Mosquera cambió la pena de prisión por la de destierro del país que contemplaba la ley de la nación. En esta oportunidad el fiscal acusador fue el Senador por el Departamento del Istmo Pablo Arosemena.

A partir de la caída de Mosquera comenzó a dominar el escenario político colombiano el Partido liberal radical, antes conocido como gólgota y que ya hemos mencionado en capítulos anteriores. De esta manera, entre 1867 y 1876, se sucedieron al frente del Ejecutivo del país los siguientes mandatarios: el General Santos Acosta, quien entre sus principales logros cuenta la creación de la Universidad Nacional y el establecimiento de la Oficina General de Cuentas; el General Santos Gutiérrez; Salvador Camacho Roldán, quien siendo Designado fungió unos meses como Presidente; el General Eustorgio Salgar, quien trajo profesores alemanes para enseñar en las escuelas y fue uno de los promotores de la fundación del Banco de Bogotá; Manuel Murillo Toro y el doctor Santiago Pérez, entre 1874 y 1876.

En este último año los candidatos para Presidente fueron Aquileo Parra, uno de los más conspicuos representantes del radicalismo y Rafael Núñez por los liberales de oposición. Después de una reñida campaña eleccionaria Parra ocupó la primera magistratura. Mas el partido conservador que gobernaba en los

Estados de Antioquia y Tolima decidió empuñar las armas contra el gobierno, pretextando, una vez más, el problema religioso. No obstante la verdadera razón hay que buscarla en el alejamiento del poder de la vieja y tradicional oligarquía caucana. Aunque Antioquia llegó a equipar un ejército de 13.000 efectivos, numéricamente superior al del gobierno, las derrotas en Los Chancos y Garrapatas, así como las disidencias en el seno del grupo dirigente de este Estado y la certeza de que en términos económicos era preferible un arreglo con el enemigo, lo condujo a un acuerdo con Bogotá, que finalmente se concluyó en agosto de 1877.

El sucesor de Parra fue el General Julián Trujillo quien, después de la guerra del año anterior llegó al poder con el sufragio de todos los liberales unidos. En 1880 asumió la Presidencia Rafael Núñez, que en su discurso de posesión dijo: "Nuestra agricultura está apenas en la infancia. Nuestras artes permanecen poco menos que estacionarias. Nuestra vasta extensión territorial solo cuenta con unos pocos kilómetros de rieles. Los cuadros estadísticos revelan el hecho desconsolador de que hace ya algunos años que no exportamos lo necesario para pagar todo lo que importamos. Este desnivel económico, si continúa dará margen a la alarmante conjetura de que el pueblo colombiano consume más de lo que produce y de todas maneras es evidente que el trabajo nacional está en decadencia. La formidable calamidad de la miseria pública se aproxima, pues, a nuestros umbrales". Fue durante esta gestión gubernamental de Núñez que se iniciaron los trabajos para la construcción del ferrocarril de Girardot y se fundó el Banco Nacional, entre otros logros.

Su sucesor en la Presidencia fue Francisco J. Zaldúa y en su candidatura coincidieron tanto los liberales radicales como los nuñistas o independientes. Desafortunadamente Zaldúa no gobernó más que 8 meses porque falleció el 21 de diciembre de 1882. Esta circunstancia llevó al 2do. Vicepresidente José Eusebio Otálora a ocupar la primera magistratura, porque Núñez que era el primer Designado se encontraba fuera de la capital y no se mostró interesado en hacerse cargo del poder. Posiblemente ya pensaba presentarse a las elecciones de 1884, como en realidad hizo y no quería quedar inhabilitado para ello.

En efecto, en este año resultó nuevamente electo Presidente. En su magistral discurso de posesión destacó sus aspiraciones de reformar la Constitución y de que el país entrara en un período de estabilidad después de años de guerra. Asimismo, se declaró miembro "irrevocable" del partido liberal al que consideraba sinónimo de justicia y moralidad.

Uno de los primeros aspectos de la administración que se dispuso enmendar fue el de la negativa situación fiscal por la que atravesaba el país, al punto que hacía meses que el Estado no podía hacer frente a sus obligaciones internas y mucho menos externas. A fin de paliar estas adversas circunstancias solicitó al Congreso la autorización para contratar empréstitos hipotecando algunos edifi-

cios nacionales como la Casa de la Moneda y el Convento del Carmen, a lo que el Legislativo se vio obligado a acceder en virtud de las precarias condiciones del tesoro.

En otro sentido cabe destacar que fue una preocupación permanente de Núñez el ponerle término a las guerras que azotaban la República cada pocos años. Así, ya en 1881, había escrito: “Hay paz por el momento; pero una paz histórica (...) que está apuntalada por unos 3.5000 soldados (...). La paz natural ha desaparecido (...) y pocas poblaciones importantes escaparían de los trastornos si se les dejase desguarnecidas”. Tres años más tarde, en 1884, antes de que estallase la revolución en Santander, volvió sobre el tema: “El país (...) está minado en su base. Las revoluciones se han vuelto profesión segura y lucrativa (...). El gobierno tiene por tanto, que vivir con el arma al brazo esperando la hora de los combates (...)”.

La última revolución que conoció la República bajo el régimen federal fue la que estalló en 1884 en Santander contra el Presidente del Estado, General Solón Wilches. No obstante, el gobierno envió una misión de paz que logró que éste abandonara el poder y todo pareció volver a su cauce normal. Mas, hacia finales de ese año, el radicalismo empuñó nuevamente las armas, ahora contra el Partido Nacional que el Presidente había fundado con un grupo de radicales resentidos, que se autodenominaron independientes, y con los conservadores, Núñez declaró turbado el orden en los Estados de Santander, Boyacá, Cundinamarca, Magdalena y Bolívar. El ejército gubernamental fue puesto bajo las órdenes de militares de tanto prestigio como Leonardo Canal, Marceliano Vélez, Manuel Casablanca, Guillermo Quintero Calderón y Manuel Briceño. Por su parte, al frente de los revolucionarios figuraban Gabriel Vargas Santos, Sergio Camargo, Pedro José Sarmiento, Ricardo Gaitán Obeso, Cenón Figueredo y Daniel Hernández.

Panamá, como veremos, no logró sustraerse de este levantamiento. En nuestro país el movimiento estuvo liderizado por Rafael Aizpuru y Pedro Prestán y no solo provocó otro desembarco de las tropas norteamericanas, sino que incluso se produjo el incendio de la ciudad de Colón.

Mientras tanto, en los Estados Unidos de Colombia, después de varios combates encarnizados en que ninguno de los dos bandos obtuvo la superioridad, el 17 de junio de 1885, en la batalla de Humareda, los liberales radicales se rindieron. En cuanto Rafael Núñez conoció la victoria de las armas gubernamentales declaró que la Constitución de Rionegro había dejado de existir. Un año después, en 1886, se promulgó la Carta centralista de la Regeneración inaugurando este nuevo sistema de gobierno en el que Núñez cifró todas sus esperanzas. Si bien bajo el régimen de la Regeneración, Colombia conoció algo más de estabilidad, lo cierto es que no fue inmune a las revoluciones, como tendremos oportunidad de ver en capítulos posteriores, en los que estudiaremos las guerras de 1895 y la conflagración de los Mil Días de 1899 a 1902.

2. Las aspiraciones federalistas en Panamá

a. Del acta del 28 de noviembre de 1821 a las propuestas del Estado del Istmo

Aunque Justo Arosemena (1817-1896) fue el más preclaro adalid del federalismo en nuestro país, ciertamente las ideas autonomistas no fueron ajenas a otros panameños, durante la primera mitad del siglo XIX. El propio Arosemena en su magistral obra el **Estado Federal de Panamá**, afirmó que ello se observa en el artículo 9 del acta de independencia del 28 de noviembre de 1821. En el mismo se consignó que el Istmo, por medio de sus representantes, formaría los reglamentos económicos convenientes para su gobierno interior. Esto, a decir de Arosemena, “manifiesta bien a las claras, que se trataba de un gobierno distinto del nacional, y también del local ejercido entonces por los ayuntamientos: era en efecto la federación lo que significaba. Desde entonces empezó una lucha constante entre nuestros intereses políticos y la indiferencia de los altos poderes nacionales, entre el federalismo de aquella porción tan excepcional y el autoritarismo que dominaba en toda la República”.

A finales de 1827, un miembro del Gran Círculo Istmeño preparó un proyecto de Constitución centro-federal para la República de Colombia que dio a conocer en la prensa local y cuyas copias entregó a los representantes del Istmo en la Convención de Ocaña. El propósito principal del documento era obtener un reconocimiento especial para Panamá, en virtud de su peculiar posición geográfica abocada a la actividad comercial. Tras la disolución de la denominada “Gran Colombia”, en octubre de 1831, Mariano Arosemena y José de Obaldía, en el manifiesto que elevaron a la nación sobre su conducta cívica en el segundo movimiento separatista de tres meses antes, aseveraron, entre otras cosas: “El Istmo no debe ser parte integrante del Estado Granadino, si éste se constituye bajo una forma estrictamente central, porque la enorme distancia que lo separa de Bogotá, hace que sus intereses locales sean desatendidos, que la acción benéfica del gobierno no llegue sino desvirtuada hasta nosotros, y que continúe para siempre estacionario, en medio de los preciosos elementos que posee para llegar a ser el emporio del comercio de los dos mundos”. En consecuencia, insistían: “Ora sea pues, que se subdivida el territorio que comprende a los seis Departamentos inconstituidos (sic), formándose de él dos Estados de la Unión Colombiana, ora que conservando el **uti possidetis** las tres grandes secciones nacionales, la Nueva Granada abrace el sistema centro-federal, a fin de que cada Departamento use con plenitud el poder municipal; lo cierto es que bajo cualquier aspecto las reformas mercantiles son de absoluta necesidad para el Istmo, atendida su posición topográfica, el clamor de sus habitantes y el movimiento universal que ha dado en los últimos años al planeta que habitamos”. En todo caso, clamaron porque se adoptara la Constitución de 1830, toda vez que consideraban que “ello nos hacía partícipes de todos los goces de la asociación colombiana dejándonos la libertad de nuestros municipios”.

No obstante, precisa aclarar que Mariano Arosemena no fue consistente con la idea del Federalismo. En septiembre de 1835, se opuso a la “federación por distritos”, como lo revela una carta que elevó a Francisco de Paula Santander en esa fecha. Afirmó entonces que en el Istmo no se haría “semejante locura” porque ello constituiría “la muerte civil de la Nueva Granada”. De allí que no vio con buenos ojos que tales “conatos de federación se lleven al fin a las Cámaras legislativas”, por lo que trabajó fuertemente a fin de que los representantes de Veraguas y Panamá, se opusieran a “tal designio” que, a su juicio “traería nuestro descrédito y la ruina completa del país”.

Cabe recordar que en el artículo 2 de la ley fundamental de 20 de mayo de 1841, mediante el cual se creó el “Estado del Istmo”, se indicó claramente que si la nueva organización de la Nueva Granada era Federal y convenía a los intereses de los pueblos del Istmo, “este formaría un Estado de la federación”. Más aún, se advirtió en un párrafo único, que en ningún caso el Istmo se incorporaría a la República de la Nueva Granada bajo el sistema central. A la sazón, Tomás Herrera, en un informe que dirigió al Presidente de la República Pedro Alcántara Herrán, el 8 de julio del año señalado, le expresó, entre otros puntos, algunos motivos primordiales que habían llevado al Istmo a proclamar su tercera separación, a saber: la deficiente comunicación “difícil, incierta y tardía”, las necesidades peculiares de los habitantes de Panamá que estaban “muy lejos de confundirse con las del resto de los granadinos, y aún de asemejarse a ellas, y que lo mismo no quedan satisfechas con las leyes generales sancionadas para todos”, sin descontar “los inconvenientes de la distancia”, y la “falta de conocimientos locales y específicos”. Por eso Tomás Herrera sentenció: “En política, como en medicina no se puede aplicar con seguridad y tino el remedio, si no se conoce el mal. El Istmo no prosperará en los siglos de los siglos, sin tener dentro de sus límites la fuente de su peculiar y exclusiva legislación”.

Tomás Herrera también se hizo eco de la corriente de opinión de los panameños que abogaban por la autonomía plena del Istmo, a fin de poder aprovechar al máximo su ventajosa posición geográfica. De allí que en su alocución a los habitantes del territorio, en septiembre de 1841, adujo: “privilegiado por la Divina Providencia, el Istmo contiene en sí un germen de engrandecimiento negado a todos los demás puntos del globo, el cual consiste en estar llamado a ser el emporio del comercio universal por medio de una comunicación intermarina, ya sea acuática, ya terrestre, ya mixta. El Istmo debe un día venturoso recibir tributo de todas las naciones de las cinco partes de la tierra, y todas las naciones tienen derecho a que se les facilite por esta vía el cambio de sus diversos productos. Pero es seguro que tal acontecimiento no tendrá lugar nunca, mientras que el Istmo, haciendo parte de la Nueva Granada, haya de recibir de ella sus leyes. Nuestras necesidades son peculiarísimas y exigen peculiarísimas disposiciones”. A su criterio, un Congreso general que se reunía a más de trescientas leguas de distancia, jamás legislaría convenientemente para el Istmo,

por la falta de conocimientos locales de sus miembros, los celos y el hecho de darle preferencia a los asuntos de carácter general. Tampoco habrían de satisfacer las necesidades panameñas la reforma de la Constitución de 1832 y el establecimiento parcial de un régimen federal de gobierno, el único que a su entender convenía a este territorio. Aclaró, además: "Se acostumbra calificar al gobierno federativo de teoría ensayada sin suceso, y al unitario como de felices resultados en la práctica, sin apercibirse de que lo contrario es la verdad, pues la historia política del Nuevo Mundo enseña que la forma federal de gobierno es la que mejor ha probado".

b. Los planteamientos de Justo Arosemena

Por otra parte, si bien Justo Arosemena intervino en la elaboración de la Ley Fundamental del Estado del Istmo, y preparó el proyecto de Constitución y otros documentos para el nuevo gobierno, al decir de su biógrafo Octavio Méndez Pereira "no figuró un solo momento entre los exaltados". Por eso, dos meses antes de la reincorporación del territorio panameño a la Nueva Granada, es decir en octubre de 1841, Arosemena en su estudio sobre "la suerte del Istmo", puso en tela de duda la capacidad de éste para autogobernarse, particularmente por la falta de "una voluntad ilustrada" y "unas manos activas" que lo desarrollaran. Excepto Tomás Herrera, consideraba que ningún individuo tenía el prestigio necesario para gobernar el Istmo. Más grave aún era el caso de los que habrían de integrar el poder legislativo, porque los pocos que había apenas alcanzaban "para llenar los empleos ejecutivos y judiciales". Sostenía que hubiera querido convencerse de lo contrario, pero solo veía razones que lo persuadían de que el Istmo no podía ser independiente. De allí que Arosemena calificara al movimiento separatista de 1840 como prematuro e inmaduro. Similares puntos de vista vertería en su estudio titulado "Revolución en el Istmo".

Con todo, cuando Tomás Herrera reintegró el Istmo a la Nueva Granada a fines de diciembre de 1841 y el gobierno central llevó a cabo una política persecutoria, Justo Arosemena decidió trasladarse a Lima. Allí, junto con otros escritores del país, redactaría los periódicos **El Tiempo**, **El Peruano**, **El Correo del Perú** y la **Guardia Nacional**. Asimismo, en un discurso que pronunció en un acto literario en Lima, dio a conocer sus ideas sobre el sistema federal de gobierno. A decir de Méndez Pereira, en dicho documento está implícito el germen de su conocida obra el **Estado Federal de Panamá**. En esa oportunidad Arosemena afirmó: "... el sistema federal supone una gran difusión de luces y buen sentido político, para mantener el difícil equilibrio de las soberanías, que muchas veces se ponen en colisión, y no pocas acaban en la destrucción de una de ellas. No puede desconocerse, sin embargo, que el gobierno central tiende al despotismo por falta de suficiente limitación en sus poderes y que el federativo, donde es planta natural y no exótica, propende a la libertad política, que no es en definitiva sino la limitación del gobierno a objetos esenciales determinados, y de sus atribuciones sobre ellos a las indispensables para llevar sus fines".

Tras su retorno al Istmo en 1844, Arosemena no solo reanudó su ejercicio de la abogacía, sino que escribió una serie de artículos acerca de la comunicación intermarina que después servirían de base para su opúsculo: **Examen sobre la franca comunicación entre los dos océanos por el Istmo de Panamá**, en el que se mostró partidario de la construcción de un camino antes que un Canal interoceánico y predijo que los Estados Unidos era la nación que más le convenía “una fácil comunicación por el Istmo”. Pensaba que la obra del Canal debía esperar más tiempo, esto es cuando Panamá fuese “un pueblo industrial que haya asegurado su subsistencia” y pudiese “confundir sin recelo nuestros intereses con los de la humanidad”.

Lo anterior explica por qué Justo Arosemena se convirtió, en un principio en un ferviente defensor del ferrocarril transistmico, como lo demuestra su artículo “Ley de salvación para el Istmo” (1844) en el que abogó ante el Ejecutivo para la concertación del contrato con la Compañía Aspinwall, Stephens y Chauncey. Dos años después, el 28 de noviembre de 1850, cuando se iniciaba la “fiebre del oro” y la empresa ferroviaria ya había firmado el acuerdo, Arosemena se preguntaba sobre cuál podía ser el curso que tomaran los acontecimientos y cuál la suerte definitiva del Istmo de Panamá. No se consideró capaz de responder tales interrogantes, pero afirmó que cualquiera que fuese el destino de los habitantes de este territorio “el país será grande, rico y poderoso; servirá al tráfico del mundo por un ferrocarril que acorta aún más la ya corta distancia entre los dos mares; ofrecerá asilo y trabajo a todos los habitantes del globo, y si no es la propiedad exclusiva de una raza o de un pueblo, será el camino y la posada de todos los pueblos y de todas las razas. Tal debe ser nuestra única ambición ...”

Mas también, por estas fechas, Arosemena le salió al paso a dos artículos publicados en el periódico **Panama Star** que criticaban la ordenanza adoptada por la Cámara provincial respecto al derecho de pasajeros, y favorecían los intereses de la Compañía extranjera **Forbes, Zachrisson y Nelson**. Adujo Arosemena que veía en estas publicaciones “la convicción de que el Istmo es una tierra de conquista”, e hizo el siguiente llamado: “**¡Alerta Istmeños! to be or not to be, that is the question**. Ser o no ser es la cuestión: ser o no ser como pueblo independiente, con sus leyes y sus costumbres propias; ser o no ser los dueños de esta porción de terreno que nuestros padres nos legaron; ser o no ser los humildes siervos de otras razas orgullosas, que jamás nos concedieron el título de “pueblos civilizados”.

A principios de mayo de 1852, en su condición de delegado de la Provincia de Panamá, Justo Arosemena presentó a la Cámara de Representantes un Proyecto de acto reformativo de la Constitución de 1843. En este documento propuso que las provincias del Istmo de Panamá, a saber: Panamá, Azuero, Veraguas y Chiriquí formaran un “Estado federal soberano, pero no independiente de la Nueva Granada”. El Estado del Istmo dependería de esta última, solo y exclusivamente en lo relativo a las relaciones exteriores, la organización y servicio del ejército, así como de la marina de guerra; los correos nacionales; la deuda

nacional; la naturalización de extranjeros; la contribución nacional que le impondría el Congreso de la República, que consistiría en una cantidad fija no mayor de la cuarta parte del monto de todas las rentas municipales de las provincias del Istmo y el uso del pabellón y las armas de la Nueva Granada. En “todos los demás asuntos de gobierno”, el Estado del Istmo podía libremente estatuir lo que a bien tuviere.

Otros puntos del proyecto presentado por Justo Arosemena se referían al servicio público y a la convocatoria de una “Convención de los pueblos del Istmo” sobre las bases que el Poder Ejecutivo considerara convenientes, a fin de que se reuniera en la ciudad de Panamá y organizara el Estado. Una vez instalada dicha Convención se designaría a un ciudadano para que promulgara la Constitución y ejerciera el Poder Ejecutivo del Estado, mientras se elegía “el jefe propietario”. Asimismo, el Estado del Istmo enviaría al Congreso Nacional de la Nueva Granada cuatro senadores y seis representantes. Si se llegaba a adoptar una sola cámara como reforma constitucional del cuerpo legislativo, concurrirían a ella diez diputados del Istmo. Habrían de mantenerse vigentes y sujetos a las mismas autoridades, los contratos de cualquier tipo que se hubiesen celebrado a nivel nacional respecto a asuntos relacionados con el Istmo de Panamá. Por último, los bienes de propiedad nacional que hubiese en dicho territorio pasarían a ser del nuevo Estado.

Justo Arosemena sustentó el proyecto en mención con un extenso comentario que constituye una pieza fundamental de sus ideas autonomistas que tres años después presentaría con más amplitud en su célebre opúsculo el **Estado Federal de Panamá**. En esta ocasión, sostuvo que no debía relegarse por más tiempo la consumación de la reforma propuesta. Si se atendía ese mismo año “podría salvar al Istmo de grandes males”. Entre estos últimos Arosemena mencionó la dificultad en la comunicación con el gobierno central que se hacía por correos marítimos en buques extranjeros, una o dos veces al mes, mientras que casi todas las demás provincias tenían correos terrestres semanales. Por eso una consulta hecha por el gobernador de Panamá, rara vez se resolvía antes de tres meses. Peor aún si se trataba de Veraguas y Chiriquí, porque la duración no era menor de cuatro meses. En contraste, una carta enviada desde el Istmo a Londres o París podía ser contestada en dos meses y de Nueva York o Filadelfia en treinta días. En consecuencia, los plazos de los contratos expiraban antes de conocerse en Panamá y “las graves cuestiones promovidas en la República se ajitan, se deciden i pasan antes que en el Istmo se aperciban de ellas, i que esceptuando las que atañen mui inmediatamente a aquellos habitantes, las demás se miran casi con la misma indiferencia que las que ventilan los países extranjeros”.

Aseveraba Arosemena que la especial situación del Istmo inducía, a su vez, a la “especialidad de costumbres, de intereses, de necesidades”, que entonces se sentían con más fuerza ante la anarquía ocasionada por la inmigración extranjera y el descuido en que yacía aquel territorio. De allí que si bien la revolución mercantil dimanada de la fiebre del oro había redimido a Panamá de la miseria,

del mismo modo aumentó las necesidades públicas, complicó el gobierno y demandó nuevas leyes y mejores administradores. Nada de esto lo resolvía el oro.

Observaba Arosemena que no había ramo del gobierno que no se resistiera de la distancia que separaba el Istmo del centro de la República. Esto era tanto para la esfera legislativa como en el ramo judicial. Convenía, en consecuencia, la adopción del sistema federal que se iniciaría en el Istmo y habría de hacerse extensivo a las otras secciones de la República. Incluso este régimen serviría para revivir el proyecto de Simón Bolívar, de unir a Colombia, Venezuela y el Ecuador. Así, el Estado Federal del Istmo podría ser “un bello precursor y un juicioso ensayo”. De lo contrario, la Nueva Granada podía perder este territorio “si en tiempo no se consulta su bienestar”. Afirmaba que: “El Istmo no quiere ser independiente de la Nueva Granada, i si alguno dijera lo contrario lo calumnia. Sería imprudente despertar la codicia i la voracidad de alguna potencia extranjera, que con pretestos o sin ellos se apropiara aquel punto valioso pero todavía débil, i que al imponernos su yugo estinguiera probablemente nuestro idioma, nuestras costumbre, nuestra religión i nuestra raza. Bien conocemos estos peligros, i bien queremos evitarlos robusteciendo la nacionalidad granadina, pero precisamente para darle vínculos eternos fundados en nuestro propio interés, debe dejársenos libres en todo lo que no dañe a esa misma nacionalidad”.

Como se sabe, el golpe de cuartel del 17 de abril de 1854, encabezado por el General José María Melo, dio al traste con el acto reformativo propuesto por Justo Arosemena, que había sido aprobado días antes en el Senado y, a la sazón, iba a pasar, con algunas modificaciones, a la consideración de la Cámara de Representantes. Mientras la oposición armada contra Melo seguía su curso, Arosemena retornó al Istmo donde le tocó interceder a favor de los afectados en los graves sucesos acaecidos en la Provincia de Azuero, a raíz de las sangrientas pugnas de los Guardia, Fábrega y Chiari con los Goytía, que trajeron como consecuencia la supresión de aquella Provincia que había sido creada en abril de 1850.

Una vez restaurado el orden en Bogotá, Arosemena no solo formó parte de la comisión encargada de instruir el proceso contra el Presidente de la República, José María Obando, por el mal desempeño en el ejercicio de sus funciones, como ya vimos, en un capítulo anterior, sino que el 1º de febrero de 1855 dio a conocer su célebre ensayo: **El Estado Federal de Panamá** que, a decir de sus biógrafos Enrique J. Arce y José Dolores Moscote, constituye “un último y supremo esfuerzo” para desvanecer las objeciones que habían despertado las modificaciones a su proyecto.

Ciertamente **El Estado Federal de Panamá**, representa la máxima expresión del pensamiento de Justo Arosemena en torno a la autonomía de nuestro territorio. En efecto, en esta obra el autor realizó un cuidadoso y acertado balance del valor histórico de las pequeñas nacionalidades desde la antigüedad hasta la época contemporánea. Identificó el régimen central con la monarquía y el despotismo, mientras que el sistema federal lo consideró propio de las Repúblicas.

Definió a este último como: “Fuerza exterior, buen gobierno interior; soltura en los miembros, y fortaleza en el conjunto del cuerpo que se llama Nación”.

Un papel fundamental le atribuyó Justo Arosemena al municipio que consideró como “la verdadera sociedad: la Nación no es sino una pura idealidad, una abstracción, a la cual no deben subordinarse los intereses de la **ciudad** o del **común**. Emancípemos pues las ciudades, o grupos de poblaciones dependientes entre sí por igualdad de situación o de necesidades. Dondequiera que haya una comarca de regular extensión, de clima o producciones análogas en toda ella, bien demarcada por la naturaleza y homogénea en su fisonomía, en sus costumbres, en sus intereses, allí está el **común** pidiendo de derecho su emancipación, que no debemos negarle”.

Tras resaltar las diferentes nacionalidades de indígenas que encontraron los conquistadores españoles a su llegada al Nuevo Mundo, Arosemena realizó un estudio sobre la condición y función de diferentes del Istmo de Panamá con respecto a la Nueva Granada, durante la época colonial. Su propósito principal era mostrar la “injusticia con que se le ha mantenido sujeto al yugo central, a la indudable conveniencia de restablecerle en sus derechos usurpados, sin daño a la comunidad nacional a que pertenece”. Por eso se hizo, entre otras interrogantes, la siguiente: “¿Y quién hubiera sospechado en el Istmo durante la primera mitad del siglo XVI, que la legislación de un pueblo esencialmente marítimo y mercantil, se dictaría desde el corazón de los Andes a más de doscientas leguas distantes del mar?”. Asimismo, sentenció: “La naturaleza dice, que allí comienza otro país, otro pueblo, otra entidad”.

A juicio de Arosemena “la administración del territorio del Istmo nunca fue tan dependiente de los Presidentes o Virreyes de Nueva Granada como las de las otras Provincias que le pertenecían”, pues la mayor parte de los “negocios graves” de Panamá y Veraguas se consultaban directamente a la Corte, excepto en el período de 1740 a 1810. No obstante, el principio del **uti possidetis** no podía ser puesto en práctica por Colombia en el Istmo de Panamá, sobre todo porque aquella no contribuyó de ningún modo directo con la independencia de este último en 1821. Le bastó “las intrigas y el oro”. Más aún, como ya apuntamos, Arosemena resaltó el significado del artículo 9 del acta independentista y los movimientos separatistas de 1831 y 1840. Empero no mencionó la separación encabezada por José Domingo Espinar en 1830. En definitiva, expresó que su objetivo básico en su reseña histórica, era demostrar que el Istmo había sido “alguna vez independiente de Nueva Granada, tanto bajo el dominio español como bajo la República ...”.

Al tiempo que recordó su proyecto de reforma presentado en 1852 y la buena acogida que recibió en la Cámara de Representantes y el Senado, Arosemena consideró oportuno tratar nuevamente el tema del Estado Federal, sobre todo para rebatir las objeciones que se esgrimieron en contra de éste, a saber: aquella que lo tachaba de anómalo, porque establecía en el Istmo una organización política

especial, distinta de las otras secciones y la que lo vinculaba con el golpe de cuartel del 17 de abril. A continuación Arosemena criticó la actitud del Congreso por no consagrarse a leyes de carácter local, el desconocimiento de las Cámaras para legislar sobre el país, la poca dedicación de estas a “los negocios particulares” y las dificultades que enfrentaban los diputados del Istmo para trasladarse a Bogotá. Recomendó, igualmente, estudiar la Constitución de 1843 para corregir sus errores sin renunciar a sus conquistas que debían conservarse a todo trance. Uno de los principales defectos de esta Carta era el relativo al régimen municipal que consideraba conveniente separarlo de la influencia de los Poderes Legislativo, Ejecutivo y Judicial. Esto se demostraba en el caso de los Gobernadores y en la falta de autonomía de las Provincias que podía concedérsele mediante leyes especiales, dado que no bastaba la facultad de constituirse que se le había otorgado.

Reiteró Arosemena sus temores que el Istmo de Panamá se perdiera para la Nueva Granada “si esta no vuelve en sí, estudia atentamente la condición de aquel país interesante, y asegura su posesión dándole un buen gobierno inmediatamente, de que ha carecido hasta ahora”. Sostuvo que la mala administración de la cosa pública podía inducir al Istmo a buscar otras asociaciones o inclinarse por la independencia. Insistió en el peligro que corría este territorio debido a “los grandes y numerosos intereses extranjeros” allí existentes. En consecuencia, para evitar que se adueñara de este país tan codiciado “cualquier nación poderosa y mercantil” urgía establecer un gobierno que siendo liberal, tenga igualmente la eficacia que le daría el concurso de todos los istmeños, y el poder anexo a una sólida organización”.

Del mismo modo, Arosemena planteó que el nuevo sistema de gobierno para el Istmo debía contemplar términos mucho más liberales que los concebidos en el proyecto de 1852, entre estos: prerrogativas para la naturalización de extranjeros; procedimientos judiciales; adjudicación de tierras baldías e imposición y cobro de rentas provinciales. Trajo a colación nuevamente la engañosa prosperidad ocasionada por la fiebre del oro, toda vez que el capital que trajo consigo no se destinó a la industria agrícola. Por el contrario, se acentuó la dependencia del Istmo hacia el exterior. Tampoco en el Ferrocarril transístmico podían cifrarse esperanzas de riqueza para Panamá, dado el monopolio que ejercería la empresa y el movimiento de mercaderías hacia el extranjero. Propuso, asimismo, que se examinara detenidamente el sistema de aduanas y los procedimientos para la elección de los Senadores y Representantes del Istmo que habrían de concurrir al Congreso Nacional. Abogó, igualmente, porque no hubiese diferencias “entre los granadinos nacidos en el Istmo y los no nacidos residentes, por lo que hace al goce de todos los derechos”.

Por último, Arosemena acotó que el establecimiento del Estado Federal en Panamá era esperado hasta por los extranjeros residentes allí, quienes recientemente habían intentado organizar un gobierno de hecho en Colón, ante la ausencia de las autoridades centrales. De allí que el Istmo de Panamá, que en nada

se parecía a las otras comarcas granadinas, quería, porque lo necesitaba, que su territorio recibiera “una organización distinta, una organización federal que no le haga por más tiempo onerosa la dependencia al gobierno supremo de otro país; dependencia aceptable, útil y honrosa si no ataca sus derechos; pero altamente injusta e intolerable si comprende los beneficios que el gobierno está destinado a producir, en donde quiera que un puñado de hombres se reúne para llenar su grandioso destino sobre la tierra”.

3. El Estado Federal de Panamá: entre la anarquía y la neutralidad

Mediante el artículo 1 del Acto Adicional de la Constitución, sancionado el 27 de febrero de 1855, se estipuló, como ya vimos, que el territorio que comprendía las Provincias del Istmo de Panamá, a saber: Panamá, Azuero, Veraguas y Chiriquí, formarían un Estado Federal Soberano que sería parte integrante de la Nueva Granada, con el nombre de “Estado de Panamá”. Tal como lo había propuesto Justo Arosemena, en 1852, la nueva entidad dependería de la Nueva Granada en todo lo relativo a las relaciones exteriores, la organización y servicio del ejército permanente y de la marina de guerra, el crédito nacional, la naturalización de extranjeros, la renta y gastos nacionales, el uso del pabellón y escudo de armas de la República, a más de lo referente a las tierras baldías que se reservaba la nación y los pesos, pesas y medidas oficiales. También la República mantenía sus derechos sobre las vías de comunicación interoceánica, indicándose que los productos y beneficios que obtendría de éstas quedaban irrevocablemente destinados a la amortización de la deuda nacional. Los restantes artículos se referían al sistema de aduanas que no podía establecerse en el Estado de Panamá sin la aquiescencia de su propia legislatura, los empleados públicos, la convocatoria de una Asamblea Constituyente, que designaría un “jefe superior propietario”, los Representantes y Senadores del Istmo, las elecciones de Presidente, Vicepresidente, Procurador General de la Nación y Magistrados de la Corte Suprema de Justicia, que serían competencia del gobierno general, la cesión de 150.000 hectáreas de tierras baldías al nuevo estado, los derechos, garantías y beneficios de todo granadino en el territorio del Istmo y, por último, se consignó que en caso de adoptarse por la República una reforma a la Constitución en el sentido federal, el Estado de Panamá quedaría incluido en todas las disposiciones de la confederación, con respecto a los asuntos de competencia general, con tal de que las mismas no restringieran las facultades concedidas a dicho Estado por el Acto Constitucional de entonces.

El 7 de marzo de 1855, el Vicepresidente de la República, Encargado del Poder Ejecutivo José de Obaldía, convocó a la Asamblea Constituyente del Estado de Panamá. La misma se instaló el 15 de julio y eligió como Jefe Superior Provisorio a Justo Arosemena, quien en su discurso de toma de posesión se mostró optimista, pero el 18 de septiembre del mismo año presentó renuncia de su alto cargo. Adujo que tomaba tal decisión porque sus funciones eran transitorias y esperaba que

pronto se llevara a cabo la elección popular del Jefe del Ejecutivo que lo reemplazaría. Explicó, además, que como algunos de sus parientes servían en empleos muy importantes, su gobierno podía ser calificado, con razón de oligárquico. También indicó que la Asamblea Constituyente no había estado de acuerdo con algunas decisiones por él adoptadas, entre estas, sobre la milicia local y la contribución directa. Igualmente, dio razones personales para justificar su actitud, particularmente que el era preciso trasladarse a los Estados Unidos por motivos de familia.

A partir de este momento se hizo patente que la adopción del sistema de gobierno federal en el Istmo, no constituiría la panacea que Justo Arosemena había visualizado para este territorio. Como bien apuntan Enrique Arce y José Dolores Moscote: "Panamá era aún en aquellos días, con todo y su importancia histórica y su situación geográfica en el centro del continente un pobre villorrio en donde lo material y lo moral andaban de manos, en donde a la par que el trabajo, las industrias (...) faltaban y no eran muchos los hombres capaces de sobreponerse a sus pasiones y situarse en el alto plano de tolerancia y comprensión en que en las sociedades civilizadas se ventilan los asuntos graves de carácter público ...".

Según los datos que brinda Felipe Pérez en su conocida obra **Jeografía Física i Política de los Estados Unidos de Colombia**, la población total del Estado de Panamá, en 1851, se cifraba en 138.108 habitantes que diez años más tarde aumentó a 173.729. Afirmó que las manufacturas apenas merecían citarse, pues consistían principalmente en "hamacas de paja i algodón, lienzo ordinario, sombreros de paja blanca i amarilla, mochilas de pita i de fique, sogas i sillas de montar". Mencionó también que se exportaban tinajas, tarros, cántaros y esteras. El resto de la actividad comercial se circunscribía a las transacciones internas entre las Provincias de Panamá, Azuero, Veraguas y Chiriquí, como veremos más detenidamente en otro capítulo. Por ende, los principales ingresos fiscales del Estado Federal dimanaron de gravámenes como los derechos de toneladas, de patentes, de pasajeros y del porte en el correo interoceánico que los extranjeros, encabezados por la Compañía del Ferrocarril y las empresas navieras británicas y norteamericanas, casi siempre se negaron a pagar, o bien descansaron en los impuestos sobre la renta, papel sellado y la riqueza agrícola, entre otros. Pero estos, a su vez, crearon descontento en el interior del país, sobre todo en la Provincia de Azuero, donde a principios de 1856 se produjeron sublevaciones campesinas encabezadas por Pedro Goytía que fueron duramente reprimidas por el ejército federal y de las que nos ocuparemos en otro capítulo.

A lo anterior debemos sumar las tradicionales pugnas entre liberales y conservadores que durante la vigencia del Estado Federal (1855-1885) tendieron a agravarse por la actividad política constante. En efecto, por lo menos hasta 1863, la máxima autoridad, es decir el Gobernador, era elegido cada dos años y nombraba a los Alcaldes y estos a los Corregidores. En ese mismo lapso se elegía a los miembros de la Asamblea Legislativa, mientras que los tres jueces principales

que integraban la Corte Superior se escogían popularmente cada cuatro años. Por eso, en 1860, el Prefecto de Herrera le indicó al Secretario de Estado: “La experiencia me ha enseñado, me ha hecho ver palpable i claramente que el primer elemento de desorden que tenemos es el sistema electoral; i esto es una verdad tan conocida que nadie la niega. Pero trátese de variarlo i al instante se levantarán mil clamores i si es posible este será un medio para pretender turbar el reposo público ...”.

Ciertamente, los 30 años de duración del Estado Federal de Panamá estuvieron signados por la inestabilidad política, económica y social, al punto que en 22 años, entre 1863 y 1885, Panamá conoció 26 Presidentes de los cuales solo 4 culminaron su gestión. Por si ello fuera poco, otro factor importante en este caos administrativo reinante en el Istmo fueron las casi permanentes intervenciones militares de los Estados Unidos, que oficialmente se iniciaron en septiembre de 1856 y continuaron a todo lo largo del siglo XIX, como tendremos oportunidad de estudiar en el próximo capítulo.

Un retrato vívido de la anarquía reinante en Panamá, es el que, en 1884, trazó el doctor Rafael Núñez en su conocido escrito intitulado: “Panamá y sus tragedias”. Sostuvo que: “El Estado de Panamá ha sido o es el teatro político donde el régimen federativo ha coincidido más con los infortunios públicos. Desde 1831 hasta 1856 no hubo en aquella sección del país otra anormalidad que la transitoria e incruenta de 1841, época de trastorno general nacional, por la intempestiva proclamación a favor del sistema federal que hizo la casi totalidad de nuestras provincias. A partir de 1856, la calma no ha imperado allí sino fugazmente”.

En efecto, en este último año, Francisco de Fábrega, quien en su condición de vice-gobernador asumió la jefatura del Estado en sustitución de Justo Arosemena, convocó a elecciones para escoger a los diputados y al gobernador. Resultó electo el candidato conservador Bartolomé Calvo, quien se impuso al abanderado de los liberales Manuel María Díaz, pero estos últimos lograron obtener mayoría en la Asamblea. Acto seguido, la Cámara Legislativa designó como Gobernador a Díaz y pretendió desconocer a Calvo mediante la maniobra de la falta de **quorum**. Al fallar este intento, como indica Pablo Arosemena, trataron de incitar un levantamiento en el arrabal, por lo que Francisco de Fábrega tuvo que actuar con mano firme, expulsando del país a los diputados José María y Pedro Goytía. De esta manera, Bartolomé Calvo pudo asumir la jefatura del Estado el 1º de octubre de 1856, pero no completó su período porque a principios de 1858 pasó a ocupar el cargo de Procurador General de la Nación y le sucedió en el mando Ramón Gamboa.

Por otra parte, debemos tener presente que el 15 de abril de 1856, se suscitó el conocido incidente de “La Tajada de Sandía” cuyos pormenores veremos en el próximo capítulo y que trajo como consecuencia que, en septiembre de ese mismo año, las tropas norteamericanas desembarcaran en el Istmo en virtud de la controversia diplomática que siguió al sangriento suceso. El Canciller de la República Lino de Pombo, intentó lograr el apoyo de algunos países europeos, a

fin de neutralizar el Istmo de Panamá, pero fue Justo Arosemena quien expuso esa idea, con lujo de detalles, en un proyecto de ley que presentó al Congreso a principios de 1857. En esencia, propuso que el Poder Ejecutivo negociara con los gobiernos de la Gran Bretaña, Francia, los Estados Unidos y Cerdeña, la concertación de un Tratado en el que se reconociera al Istmo de Panamá como un Estado soberano y neutral, libre para el comercio universal, bajo el ala protectora de las naciones signatarias del pacto. No obstante, el proyecto no prosperó, si bien el propósito de Justo Arosemena era sustraer a nuestro territorio de las constantes guerras civiles que asolaban a la Nueva Granada, a la vez que ponerle coto a las intervenciones militares de los Estados Unidos invocando el Tratado Mallarino-Bidlack. El documento fue duramente criticado por Pablo Arosemena.

A la gobernación de José de Obaldía (1858-1860) le tocó sofocar un motín protagonizado por el pueblo del arrabal que según Rafael Núñez “no fue reprimido sin sacrificio de vidas humanas”. Sin embargo, mantuvo al Istmo alejado de la guerra civil que estalló en Santander y el Cauca en mayo de 1860. En efecto, de Obaldía declaró que de triunfar los rebeldes encabezados por Tomás Cipriano Mosquera, Panamá se separaría de Colombia para darse el gobierno que considerara apropiado. Sobre este aspecto, importa recordar, que el 21 de marzo de 1861, los notables de Santiago de Veraguas elevaron una representación al Gobernador del Estado manifestándole su deseo de que el Istmo se separara de la Confederación Granadina y le solicitaron convocara a una legislatura extraordinaria “para decidir tan grave situación”. Diez días después, los notables de la Provincia de Chiriquí se reunieron en la ciudad de David y suscribieron un acta apoyando los puntos de vista de sus homólogos veraguenses y propusieron, entre otras cosas, al Gobernador José de Obaldía que gestionara el establecimiento de un protectorado con los gobiernos de Estados Unidos, Inglaterra y Francia.

Al triunfar la sublevación de Mosquera, el sucesor de Obaldía, Santiago de la Guardia, a pesar de haber negado su apoyo a los sublevados, suscribió con el comisionado de los Estados Unidos de la Nueva Granada Manuel Murillo Toro el denominado Convenio de Colón, el 6 de septiembre de 1861. Mediante el mismo Panamá se comprometió a incorporarse a la nueva entidad jefaturada por Mosquera, a cambio de su neutralidad “en las guerras civiles o de rebelión” que surgieron en el resto del territorio granadino.

Poco después, a pesar de ello, Tomás Cipriano Mosquera transgredió el Convenio y envió tropas al Istmo con la finalidad de obtener su control efectivo. Este hecho determinó que, en julio de 1862, De la Guardia, en franca rebeldía hacia Mosquera se trasladara a Veraguas e iniciara desde allí la resistencia contra los liberales encarnados en las figuras del General Peregrino Santa Coloma y de Buenaventura Correo. Finalmente, en enfrentamiento en Río Chico de Natá, en el mes de agosto, De la Guardia perdió la vida y con él desapareció la oposición al gobierno de Mosquera. No obstante, poco después el Convenio de Colón fue abrogado.

Aunque este Convenio fue incumplido, como vimos, el mismo despertó una encendida polémica entre dos figuras prominentes de la época: Justo Arosemena y Gil Colunje. En 1863, el primero publicó en Cartagena **El Convenio de Colón o sea los intereses políticos del Estado de Panamá como miembro de la Unión Granadina**, con el fin de que el Congreso aprobara dicho Convenio. Este escrito fue duramente atacado por Gil Colunje, quien acusó a Arosemena de incitar a la separación del Istmo. Poco después, éste justificó su postura con un nuevo artículo "El ex-Plenipotenciario de Panamá responde a una acusación del Sr. Gil Colunje".

Mientras tanto, en Colombia, como vimos, Tomás Cipriano de Mosquera había convocado, en febrero de 1863, una Convención Constituyente que dio como resultado la promulgación de la llamada Constitución de Rionegro. Por su parte, Panamá promulgó su primera Carta Fundamental el 1º de junio de ese mismo año, a la que le siguieron otras en 1865, 1868, 1873, y la de 1875 que rigió hasta 1885 cuando el Presidente de la Confederación Rafael Núñez, declaró que la Constitución de Rionegro había dejado de existir. Cabe destacar que cada una de estas Constituciones, excepto la de 1863, "fue fiel reflejo de una insurrección triunfante".

Como es natural, esta inestabilidad institucional no fue más que el producto del desorden interno que imperaba en el territorio de la Unión, como ya señalamos. Pero, incluso Panamá se destacó sobre los otros Estados por "su inestabilidad, por el escándalo constante de sus insurrecciones de cuartel, y por la inmoralidad de sus círculos políticos y sus prácticas de gobierno".

En verdad, la agitación política y los alzamientos militares fueron la nota característica del Istmo durante el Estado Federal. En 1865, el Batallón Tiradores, pasando por encima de la autoridad del Coronel Alejandro Soto, se sublevó contra las autoridades, lo que determinó la caída del Presidente Leonardo Calancha, quien posteriormente invadió el Istmo. Esta agresión fue sofocada por el General Vicente Olarte, quien encabezaba las tropas del Presidente Gil Colunje. Por su parte, Olarte reemplazó a Colunje al frente del gobierno, aunque no finalizó su período "según se supone porque fue envenenado en el transcurso de un banquete". Durante la administración del General Gabriel Neira se produjeron una serie de escándalos y levantamientos, y la presidencia de Dámaso Cervera no duró más que unos pocos días, al cabo de los cuales fue derrocada por el Batallón Pichincha. Asimismo, el gobierno de Gregorio Miró se caracterizó por una serie de conspiraciones, entre las que se destacan la encabezada por el General Rafael Aizpuru. Su sucesor, Pablo Arosemena, se mantuvo en el poder unos pocos días y fue reemplazado por el propio Aizpuru. A comienzos de 1879, el General Correoso, sucesor de Aizpuru, renunció a la presidencia "compelido por frecuentes asonadas". Inmediatamente después ocupó la magistratura Ricardo Casorla, quien sufrió dos revoluciones y terminó dimitiendo del cargo.

No menos convulsionada fue la administración de Gerardo Ortega el que se

vio envuelto en un conflicto internacional cuando permitió el tránsito de armas destinadas a la Guerra del Pacífico. Durante la segunda gobernación de Dámaso Cervera (1880-1884) la agitación política fue en aumento, a pesar de que con grandes dificultades logró mantenerse en el poder e incluso tuvo que afrontar un intento de golpe encabezado por Pedro Prestán y Octavio De la Espriella. Este último logró obtener el apoyo del General Benjamín Ruíz para separar del cargo a Cervera si bien fue un alejamiento efímero. Pero como apuntan Sosa y Arce se suscitó entonces el extraño caso de que dos mandatarios ejercieron la presidencia simultáneamente sostenidos por sus respectivos correligionarios. Finalmente, Bogotá envió al Istmo al General Carlos Gónima a someter a Ruíz que se había declarado en rebelión.

Cuando estalló la revolución liberal en 1885 contra la administración de Rafael Núñez, gobernaba el Istmo Ramón Santodomingo Vila, en virtud de una Convención Constituyente que anuló las elecciones presidenciales en las que resultó favorecido Juan Manuel Lambert. Ante la ausencia del General Santodomingo Vila, quien fue designado por Núñez para atender la defensa de Cartagena, asumió la presidencia del Istmo, en su carácter de Designado, Pablo Arosemena. Mas a pesar de las medidas conciliatorias adoptadas por éste con el fin de evitar que el conflicto afectara nuestro país, el 16 de marzo estalló un movimiento revolucionario en la capital encabezado por el General Rafael Aizpuru. Pablo Arosemena se vio obligado a renunciar y la presidencia fue ocupada por el 2do. Designado, Dr. Vives León. En tanto en Colón, Pedro Prestán ocupaba el puerto, si bien poco después era derrotado por las tropas del General Ulloa. Esta situación provocó la intervención norteamericana en dicho lugar, máxime cuando había sido presa de las llamas, hecho que no sólo había puesto en peligro el tránsito por el Istmo sino la vida y bienes de los extranjeros, como tendremos oportunidad de referirnos en el próximo capítulo. Simultáneamente en la capital Aizpuru lograba hacerse con las riendas del poder y proclamarse Jefe Civil y Militar del Estado y sólo depuso su actitud ante la mediación norteamericana y la presencia en el Istmo del General Rafael Reyes, Comandante en Jefe de las fuerzas colombianas, quien logró retornar el orden al convulsionado territorio istmeño. Como ya vimos, al año siguiente, Rafael Núñez dio el golpe de gracia al sistema federal en Panamá, cuando desde el balcón del Palacio de San Carlos anunció: "La Constitución de Rionegro ha dejado de existir".

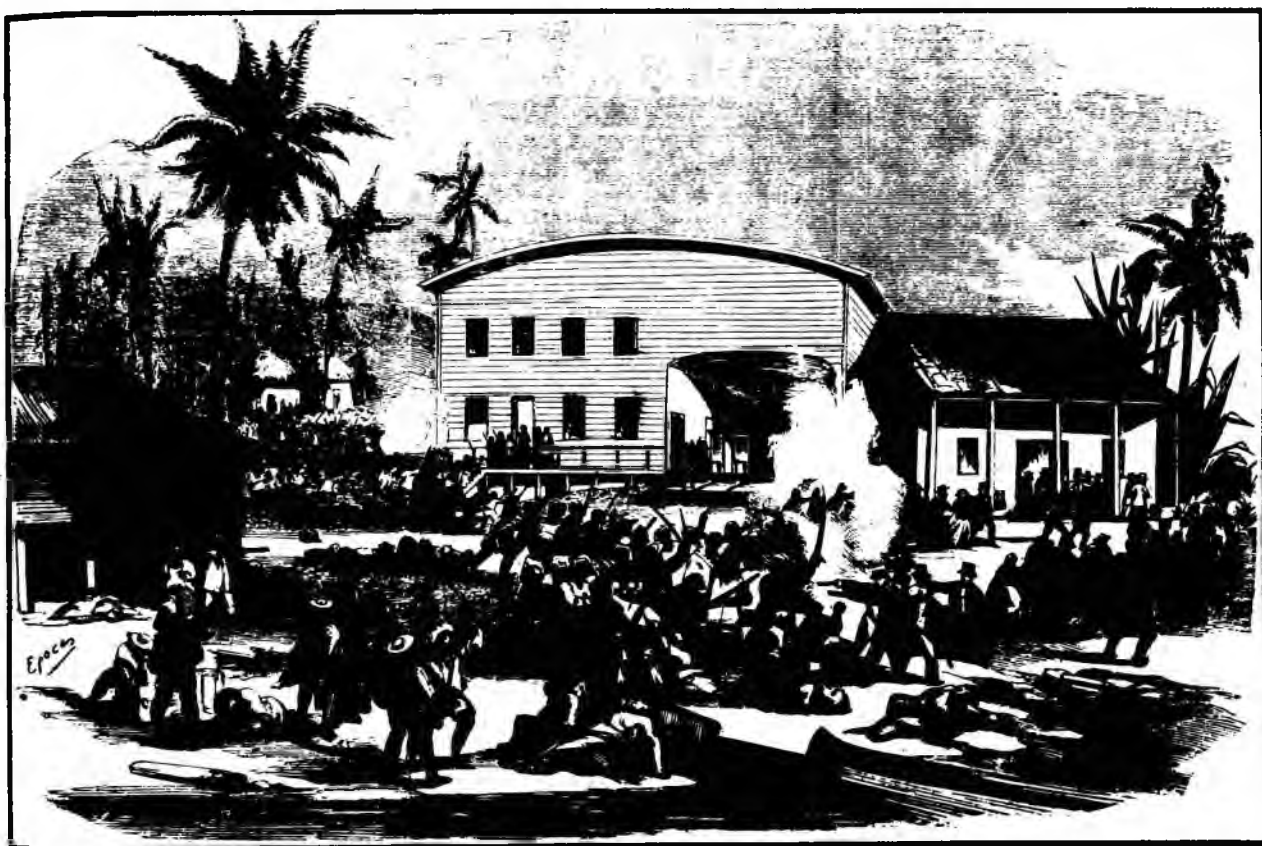
BIBLIOGRAFÍA SELECTA

- Arce, Enrique J. y Moscote José Dolores: **La vida ejemplar de Justo Arosemena**, Panamá, 1956.
- Arce, Enrique J. y Sosa, Juan Bautista: **Compendio de Historia de Panamá**. Edición facsímil de la de 1911 con una introducción de Carlos Manuel Gastéazoro. Edición de la Lotería Nacional de Beneficencia, para conmemorar los CL años de la independencia de 1821.

- Arosemena, Justo y Colunje Gil: **Teoría de la nacionalidad**. Edición e introducción de Ricaurte Soler, Prólogo de Rodrigo Miró, Ediciones de la **Revista Tareas**, Panamá, 1968.
- Arosemena, Justo: **El Estado Federal de Panamá**. Editorial Universitaria, Panamá, 1982.
- Arosemena, Justo: "Proyecto de acto reformativo de la Constitución" y "Comentarios", **Revista Lotería** 2da. Epoca, Vol. XII, No. 141, agosto, 1967.
- Arosemena, Pablo: **Escritos**. Biblioteca Nacional, Panamá, Imprenta Nacional, 1930, 2 tomos.
- Correoso, Buenaventura: "Sucesos de Panamá, Informe a la Nación". Presentación de Rodrigo Miró, **Revista Lotería**, Nos. 340-341, julio-agosto de 1984.
- España, Gonzalo: **La Guerra Civil de 1885. Núñez y la derrota del radicalismo**. El Áncora Editores, Bogotá, 1985.
- Gasteazoro, Carlos Manuel; Araúz, Celestino Andrés y Muñoz Pinzón, Armando: **La Historia de Panamá en sus Textos**, Tomo I (1501-1821), Editorial Universitaria, Panamá, 1980.
- Goytía, Víctor F.: **Las Constituciones de Panamá**. Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1954.
- Henao, Jesús María y Arrubla, Gerardo: **Historia de Colombia para la enseñanza secundaria**. Octava edición corregida y aumentada, Bogotá, 1967.
- Méndez Pereira, Octavio: **Justo Arosemena**, segunda edición. Editorial Universitaria, Panamá, 1970.
- Miró, Rodrigo: **Nuestro siglo XIX. Hombres y aconteceres**. Instituto de Investigaciones históricas Ricardo J. Alfaro, Academia Panameña de la Historia, No. 4, Panamá, 1980.
- Muñoz, Daira, Kam, Jorge y Torres, Nemesio: **La experiencia Federal en Panamá 1855-1863**. Trabajo de graduación, Departamento de Geografía e Historia, Facultad de Filosofía, Letras y Educación, Panamá, 1976.
- Pizzurno Gelós, Patricia: **Antecedentes, hechos y consecuencias de la Guerra de los Mil Días en el Istmo de Panamá**. Panamá, 1990.
- _____ : "Presentación del informe del Capitán Bowman H. MC Calla sobre la intervención norteamericana en el Istmo de Panamá en 1885". **Revista Lotería**, Nos. 334-335, Panamá, enero-febrero, 1984.
- Tello Burgos, Argelia: **Escritos de Justo Arosemena**. Estudio Introductorio y Antología. Biblioteca de la Cultura Panameña, Universidad de Panamá, 1985.

CAPÍTULO VII

EL INTERVENCIONISMO NORTEAMERICANO Y BRITÁNICO EN PANAMÁ (1850-1887)



Incidente de la Tajada de Sandía. Asalto de los nativos a la estación del ferrocarril.
Tomado de La Guerra en Nicaragua.

1. Los efectos inmediatos del Tratado Mallarino-Bidlack

Sin duda, entre las consecuencias más notables del artículo XXXV del Tratado General de Paz, Amistad, Navegación y Comercio, mejor conocido como Mallarino-Bidlack, suscrito el 12 de noviembre de 1846, entre Nueva Granada y los Estados Unidos, figuró la facultad concedida a esta última nación para garantizar la neutralidad y el libre tránsito en el Istmo de Panamá, al tiempo que mantenía los derechos de soberanía y propiedad de la República sudamericana en dicho territorio. Esto, en otras palabras, equivalía a darle carta blanca al intervencionismo estadounidense en los asuntos internos de la Nueva Granada. De este modo, en lo sucesivo, las constantes guerras fratricidas entre liberales y conservadores, cuando su escenario fue el Istmo de Panamá, tuvieron implícito un factor externo que pasó a constituirse en fuente permanente de conflictos entre las dos naciones signatarias del pacto..

Como acertadamente observó el historiador norteamericano Gerstle Mack, ambas partes interpretaron el Tratado de 1846 de diversas maneras y conforme a sus intereses. Así, cuando la Nueva Granada recurrió a los Estados Unidos para que salvaguardara su soberanía en Panamá ante un movimiento revolucionario, si aquel consideraba que el tránsito no estaba en peligro, se negaba a intervenir. Ocurrió lo contrario, otras veces, si a juicio de la Nación del Norte, la neutralidad del Istmo y el paso libre de sus ciudadanos se ponía en entredicho, entonces desembarcaba tropas, aunque no mediara la correspondiente solicitud por parte del gobierno neogranadino.

a. Las consecuencias de la “Fiebre del Oro”

Con el nuevo auge de la función del tránsito en Panamá, gracias al descubrimiento de las minas de oro en California, como vimos en otro capítulo, los choques entre los nacionales y los norteamericanos no se hicieron esperar. Al rápido incremento de la prestación de bienes y servicios, en Chagres, Cruces, Gorgona y otros puntos ubicados en la ruta de tránsito, se sumó el establecimiento de toda suerte de negocios en manos de extranjeros, así como la aparición del bandolerismo desenfrenado, que ya tuvimos oportunidad de estudiar. Prácticamente desde los inicios de la “fiebre del oro”, estuvieron presentes los conflictos sociales a raíz del brusco y repentino encuentro de dos grupos humanos diferentes en el Istmo, como lo consignan diversos testigos de la época, tanto locales como foráneos.

En efecto, ya mencionamos las observaciones hechas por Tomás Herrera en 1850, en el sentido de los constantes choques entre los naturales y los extranjeros de paso hacia California, que temía tuvieran “funestas consecuencias”. Por esta fecha, específicamente el 19 de mayo, a raíz de un incidente entre el editor norteamericano de **The Panama Echo** con un vendedor de periódicos local, se suscitó una trifulca en la que tuvo que intervenir el cónsul norteamericano Corwine y el Gobernador Manuel María Díaz. Según el periódico **El Panameño** esta refriega tuvo como resultado dos o tres muertos y cuatro o cinco heridos “i contusos ha sido el producto de la revuelta”. Por su parte, la viajera inglesa Lady Emmeline Stuart Wortly que atravesó el Istmo entre 1848 y 1850 dejó un vívido retrato de la situación, al indicar que era frecuente que cuerpos de norteamericanos flotaran en el Chagres “apuñalados en riñas con los nativos”. Asimismo, destacó: “Desafortunadamente, estas disputas ocurren muy a menudo y como por lo general los norteamericanos están armados hasta los dientes con cuchillos de monte y revólveres, y como los naturales siempre tienen a mano los machetes más formidables, jamás imaginados, tan largos como la mano de un hombre, con los cuales cortan sus alimentos o a sus enemigos en pedazos, con frecuencia se producen resultados muy lamentables”. Más aún, acotó: “... hubo una batalla entre los emigrantes californianos y los panameños. Los nativos que son audaces hasta el último grado cuando se les provoca, muy poco les importó los revólveres que eran para ellos como cigarritos. Esperaban su oportunidad, corrían valiente y rápidamente hacia sus oponentes (todos estos con armas de fuego en sus manos) y les enterraban en el pecho sus largos machetes. Me contaron que murieron cuatro norteamericanos y que otros, estaban gravemente heridos. Esto es un hecho triste, pero creo que los norteamericanos dijeron que en primera instancia fue culpa de sus paisanos. Odian a los indios y para ellos toda persona de color es “Nigger”.

Incluso, en 1854, Justo Arosemena en un artículo titulado “El Istmo de Panamá” llamó la atención sobre la campaña antinacional de la prensa extranjera con propósitos claramente anexionistas, pues, a su entender, los norteamericanos veían al Istmo como “tierra de conquista” y de nada servirían las gestiones benévolas hacia ellos, máxime cuando jamás aceptarían a los países hispanoamericanos como “pueblos civilizados”. En mucho contribuía a tan delicada situación la apatía del gobierno central, lo que traería como consecuencia la pérdida del Istmo que podría convertirse en otra Tejas. Según Arosemena, había en el Istmo “dos causas muy poderosas de trastornos y defección: la desesperación de los naturales y el arrojo de los extranjeros”.

Tal estado de cosas aumentó cuando el consorcio norteamericano de Stephens-Chauncey y Aspinwall, obtuvo, como vimos, los derechos para construir y operar un ferrocarril transistmico, que cinco años más tarde comenzó a funcionar. Sobrevino, entonces, el desplazamiento de los istmeños y otros extranjeros de color que se dedicaban al transporte fluvial en el Chagres, al acarreo a lomo de mula en el Camino de Cruces y el trasbordo de pasajeros en la bahía de Panamá.

b. “La Tajada de Sandía” y sus implicaciones en el devenir del Istmo

Como se sabe, el denominado “incidente de la Tajada de Sandía”, que se inició como una disputa personal de José Manuel Luna con Jack Oliver, cuando este último se negó a pagarle al nativo un trozo de dicha fruta, degeneró en un masivo ataque a los pasajeros del vapor “Illinois” que se encontraban en algunos hoteles y fondas, y en la estación del ferrocarril aledaños al sitio de la Ciénaga en el arrabal. El trágico saldo de quince ciudadanos estadounidenses y dos naturales muertos, además de numerosos heridos trajo como consecuencia inmediata que Amos Corwine, Comisionado Especial por el gobierno norteamericano para deslindar las causas y los responsables del sangriento suceso, recomendara “la ocupación del Istmo de océano a océano”. A su criterio, las autoridades granadinas eran incapaces de garantizar el libre tránsito por este territorio, así como proteger las vidas y bienes de los norteamericanos.

Por primera vez, en septiembre de 1856, de manera oficial, hubo desembarco de **marines** en Panamá. Aunque solo permanecieron aproximadamente una semana, el hecho en sí contribuyó a sentar el nefasto precedente de que al alterarse el orden público en el Istmo, los Estados Unidos, en virtud del Tratado Mallarino-Bidlack, podían intervenir por propia iniciativa, incluso violando la soberanía de la Nueva Granada que tan solemnemente se habían comprometido a mantener. A lo largo de la segunda mitad de la centuria, ya fuese a solicitud de los gobiernos que se sucedieron en el poder en Colombia, o por actos unilaterales de los Estados Unidos, se suscitaron una serie de intervenciones en las ciudades terminales del Istmo. Entre las más destacadas, cabe mencionar las de 1860, 1861, 1865, 1868, 1873, 1885, al igual que los desembarcos realizados durante la Guerra de los Mil Días, que veremos en otro capítulo.

Debemos añadir a tales acciones de fuerza, las presiones diplomáticas. Esto se evidenció cuando tras el “incidente de la Tajada de Sandía”, los plenipotenciarios norteamericanos Isaac Morse y James B. Bolwin, propusieron a sus homólogos de la Nueva Granada Lino de Pombo y Florentino González, no sólo el pago de compensaciones, sino la adopción de medidas político-militares. Bolwin y Morse sugirieron que las ciudades de Panamá y Colón fuesen erigidas como municipalidades independientes y neutrales con un gobierno propio que tendría jurisdicción sobre un territorio de diez millas de ancho a ambos lados del Ferrocarril. Esto conllevaría el libre tránsito y otras naciones serían invitadas a garantizar la neutralidad del Istmo, aunque la Nueva Granada conservaría su soberanía en dicho territorio. No obstante, habían de cederse a Estados Unidos todos los derechos en dos grupos de islas de la bahía de Panamá para el establecimiento de una estación naval, al igual que el traspaso del contrato del Ferrocarril con una amplia compensación. A cambio, el gobierno norteamericano estaba “dispuesto a pagar muchas veces el valor de la cosa obtenida”.

Como era lógico, los plenipotenciarios granadinos declararon inadmisibles

semejantes pretensiones, al considerar que las mismas significaban en el fondo “una cesión íntegra y gratuita, inconstitucional y deshonrosa del territorio del Estado de Panamá a los Estados Unidos”. En cambio, si se mostraron dispuestos a incluir en las negociaciones lo relativo al tránsito interoceánico por el Istmo en el que pudiesen participar todas las naciones con iguales facilidades y garantías, a más de la protección de las vidas y propiedades de sus respectivos súbditos.

Para las partes involucradas en esta controversia diplomática, no resultó fácil arribar a un entendimiento. El gobierno norteamericano responsabilizó a la administración de Tomás Cipriano Mosquera de lo acaecido el 15 de abril de 1856. En palabras de los comisionados Morse y Bolwin, dicho asunto ni siquiera necesitaba discutirse, toda vez que la Nueva Granada, no sólo estaba comprometida a proteger la ruta en el Istmo “sino que sus propios ciudadanos, encabezados por oficiales perpetraron el ultraje, haciéndole recaer así doblemente (la culpa) sobre ella”. Mientras, por otra parte, el gobierno granadino adujo que, excepto aquel aciago suceso, siempre se le brindó seguridad a los extranjeros, quienes, además, gozaron de libertad de tránsito en Panamá.

Como atinadamente observó Pedro Alcántara Herrán, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la Nueva Granada en los Estados Unidos, en el fondo había otros puntos de discordia que tendían a complicar las relaciones entre los dos países. Se refirió en particular a la ley 27 de 1855 que creó la contribución de toneladas a los buques que arribaban al Estado de Panamá, así como al porte uniforme de tránsito para toda la correspondencia foránea que atravesara por dicho territorio y que veremos más adelante. Con todo, en septiembre de 1857, se firmó el Convenio Herrán-Cass, por medio del cual la Nueva Granada aceptó su culpabilidad en el “incidente de la Tajada de Sandía”, a la vez que consintió en pagar indemnizaciones. Pero no fue hasta ocho años más tarde cuando se llegó a un acuerdo final. Los Estados Unidos recibieron, entonces la significativa suma de 412.000 dólares como compensación por el tumulto de Panamá. De esta manera, se sentó un precedente que habría de seguir practicándose aún en la etapa republicana, cuando como consecuencia de los choques que se suscitaron entre los miembros de la Policía Nacional y los **marines** norteamericanos, el gobierno nacional se vio obligado a pagar indemnizaciones por los ciudadanos estadounidenses muertos y heridos.

2. El tránsito de tropas y armas norteamericanas por el Istmo

Otras fuentes permanentes de conflictos dimanaban del cruce de tropas del gobierno estadounidense por el territorio de Panamá, así como del tráfico de armas y otros elementos bélicos por parte de la Compañía del Ferrocarril transístmico, en estrecha colaboración con las corporaciones navieras norteamericanas, supuestamente dedicadas sólo al transporte de pasajeros y correos.

Resulta difícil determinar con exactitud los numerosos desembarcos y cruce de tropas de los Estados Unidos que se efectuaron en Panamá durante la segunda

mitad del decimonono. Esto, por lo demás, escapa a nuestros propósitos, si bien es preciso señalar que en el Tratado Mallarino-Bidlack no se contemplaban, como era natural, asuntos de índole militar. Por tanto, las disputas entre las autoridades del Istmo y los funcionarios civiles y castrenses, estuvieron a la orden del día.

En octubre de 1865, ante una áspera correspondencia entre el Presidente del Estado de Panamá Mateo Iturralde y el Contralmirante G.T. Pearson de la Marina de los Estados Unidos, el Secretario de Relaciones Exteriores de Colombia Santiago Pérez, elevó nota aclaratoria al Ministro norteamericano Allan A. Burton, acerca de la interpretación que, a su juicio, debía dársele a la cláusula XXXV del Tratado de 1846. Según el Secretario de Relaciones Exteriores colombiano, el compromiso adquirido por los Estados Unidos de garantizar la neutralidad del Istmo y la soberanía de la Nueva Granada en ese territorio, no entrañaba obligación alguna de someterse a las pretensiones del Gobierno norteamericano o de algún agente suyo que fuese “menoscabo de la dignidad nacional, y no solo sin requerimiento de las actividades locales, sino a pesar de ellas”. Por eso cualquier medida adoptada para conservar la seguridad pública de Panamá debería realizarse “con la anuencia de los funcionarios de este Gobierno”. De lo contrario, el empleo de fuerzas extranjeras implicaría un hecho inaceptable a la luz de las “más elementales nociones del Derecho Público”. Más aún, ningún artículo del Tratado Mallarino-Bidlack implicaba el derecho de desembarcar tropas norteamericanas en aquel territorio, sin previo aviso y, mucho menos, cuando las mismas se destinaban a hacer maniobras militares o a realizar otras operaciones. Como quiera que fuese, el permiso para el desembarco o tránsito de tales fuerzas siempre estaría sujeto a lo pactado entre las dos naciones en 1846, y de solicitarse su auxilio por las autoridades locales, aquellas actuarían como agentes del Gobierno Nacional.

Al comunicársele a Gil Colunje esta posición del Gobierno colombiano que debería poner en práctica, el ahora Presidente del Estado de Panamá, respondió que no se apartaría ni una línea de las advertencias. Pero, a su vez, llamó la atención en el sentido de que ya eran muchos los excesos cometidos contra la soberanía de Colombia por parte de las tropas y oficiales norteamericanos al hacer uso del derecho de tránsito por el Istmo y hasta el momento había sido imposible ponerle coto a tales desmanes. Para remediar el espinoso problema proponía se celebrara una convención que estipulara el cruce de las tropas desarmadas, a excepción de los oficiales; que las mismas no saliesen de los buques en Colón y Panamá, hasta tanto estuviese listo el tren que las transportaría de uno a otro extremo del Ferrocarril, así como los barcos que habrían de conducirlos a su destino final. En ningún momento, estas fuerzas deberían detenerse en el Istmo, y en el caso de desertiones, no se recurriría a soldados estadounidenses para las capturas, a menos que las autoridades locales así lo solicitaran.

Tales sugerencias de Colunje no recibieron la atención que merecían y, como era obvio, continuaron las fricciones por el asunto del paso de las tropas

norteamericanas en el Istmo. En febrero de 1869, para darle amplitud al alcance del artículo XXXV del Tratado Mallarino-Bidlack, el Secretario de Relaciones Exteriores de Colombia Pablo Arosemena y el Ministro de Estados Unidos Ernesto Dichman, firmaron un Protocolo, a fin de examinar las diferencias que habían surgido entre las dos naciones y con el propósito de llegar a “un acuerdo común”. Se reiteró lo consignado en 1865, respecto a que de conformidad con el susodicho artículo, el Gobierno colombiano garantizaba el derecho de vía o tránsito en Panamá, tanto a los ciudadanos como al Gobierno norteamericano. Pero ahora tal compromiso venía a significar que las tropas de la Unión Americana, al igual que los presos bajo su jurisdicción federal, podían pasar “como servicio ordinario de su administración”. Esta vez, tal derecho se concedía en reciprocidad al compromiso contraído por los Estados Unidos de mantener la soberanía y propiedad de Colombia en Panamá. Igualmente se determinaron los procedimientos para transportar por el Istmo criminales cuya extradición hubiese sido solicitada por los Estados Unidos a otros gobiernos, así como algunas medidas para la custodia, que estaría a cargo de las fuerzas armadas de Colombia o del Estado de Panamá.

Este último punto fue objeto de enmiendas mediante un segundo protocolo concertado en octubre del mismo año entre el entonces Secretario de Relaciones Exteriores Luis Carlos Rico con el propio Ministro norteamericano Ernesto Dichman. Se estipuló que, en lo sucesivo, la vigilancia a los presos de paso por el Istmo habría de hacerse por un oficial civil de Estados Unidos, junto con otro funcionario colombiano de similar condición el cual, de ser necesario, solicitaría a la autoridad respectiva el auxilio de la fuerza nacional o del Estado.

Como era de esperar, los acuerdos antes mencionados no lograron zanjar las diferencias que existían entre ambos países, en torno a la interpretación del Tratado Mallarino-Bidlack. Al contrario, las disputas suscitadas por las actividades de la Compañía del Ferrocarril no previstas en los Convenios celebrados entre esta empresa con el Gobierno colombiano, lo que hicieron fue caldear el clima de mal entendimiento.

En virtud del artículo 33 del Convenio Stephens-Paredes de 1850, se estipuló que no se impondrían derechos ni contribuciones nacionales, provinciales, municipales ni de ninguna índole sobre el Ferrocarril ni sus pertenencias. En retribución, y no obstante cualquier disposición en contrario, las tropas, pertrechos, armas, vestuarios y otros efectos que fuesen propiedad del Gobierno de la República y de los individuos que viniesen a ella como nuevos pobladores por cuenta del Estado, serían transportados gratuitamente por el Ferrocarril a cargo y costa de la empresa. Del mismo modo, de conformidad con el artículo 34, la Compañía estaría exenta de pagar gravámenes por el transporte de pasajeros, mercaderías o efectos de todas clases, a excepción de aquellos artículos destinados al consumo interno.

De esta manera, el Ferrocarril transístmico, no solo se convirtió en un eficaz

medio para la movilización de las fuerzas gubernamentales colombianas y aliado indispensable de estas contra los movimientos revolucionarios, sino también pasó a constituirse en el principal distribuidor de armas, municiones y otros pertrechos de guerra destinados a diversos países de Centro y Sudamérica. Incluso, abasteció indistintamente a los liberales y conservadores en el propio territorio colombiano.

Dada la naturaleza de este negocio ilícito resulta virtualmente imposible precisar cuándo se inició, cuál fue su magnitud y quiénes, aparte de la empresa ferroviaria y las compañías navieras norteamericanas e inglesas, estaban involucrados en cada uno de los innumerables casos que se registran, a veces de manera vaga, en los documentos de archivo y los periódicos de la época.

Como quiera que fuese, esta actividad de la Compañía del Ferrocarril, en un principio evadiendo las leyes, provocó airadas protestas por parte de los cónsules y otros funcionarios de los gobiernos extranjeros afectados. Algunos ejemplos nos sirven para ilustrar el intenso trasiego de armas y otros pertrechos bélicos por el Istmo de Panamá durante la segunda mitad del siglo pasado y los primeros años del actual.

Al parecer, hacia mediados del diecinueve, la compra de armas en Panamá desde el extranjero, era práctica común y contaba, además, con la anuencia del Gobierno central. En 1857, el temor de que William Walker invadiera desde San Juan de Nicaragua territorios de la Nueva Granada en el Istmo, indujo a Manuel Antonio Sanclemente a darle autorización al Gobernador de Panamá para que comprara en Costa Rica, el Perú o cualquier otro país, un buen número de fusiles por la suma de 4.000 pesos. En esa ocasión, el propio Sanclemente, ofreció suministrar desde Santa Marta, a través de **Simmonds, Edwards y Cia.**, 1.200 fusiles ingleses, que recomendaba por el bajo costo del transporte.

Para la siguiente década, todo demuestra que el negocio de la venta de armas era sumamente próspero. A principios de 1867, el Estado de Panamá celebró un contrato con Gregorio Miró, quien a nombre de **J.V. Sinclair Sa. Ca.** de San Salvador, se comprometió a suplir con 500 fusiles, a razón de 8 pesos cada uno. Este tipo de arreglo, no obstante debió ser la excepción. Lo característico fue la actividad al margen de la ley, es decir el contrabando, en el que participaron no pocos comerciantes istmeños en estrecha vinculación con las compañías navieras extranjeras y la empresa del Ferrocarril transistmico.

Es preciso recordar, que los continuos golpes de cuartel y las no menos frecuentes contiendas civiles en los países hispanoamericanos, a más de las guerras entre estos, sirvieron de acicate para el tráfico de armas y otros elementos bélicos, desde distintos puntos de Europa y los Estados Unidos. El Ferrocarril, a través del Istmo de Panamá, constituía el medio más eficaz para este alijo de material de guerra, junto con las compañías de vapores que arribaban a sus costas en ambos mares, en especial la **Pacific Mail Steamship Company** que, como vimos, originalmente perteneció al mismo consorcio de la empresa ferroviaria. Esta, después, obtuvo, mediante contrato, el derecho exclusivo de las tarifas sobre las mercancías

embarcadas entre Nueva York y San Francisco por la **Panama Railroad**. Su duración era de 15 años, a partir de 1878. En el contrabando también intervinieron activamente la **Pacific Steam Navigaton Company** y otras corporaciones inglesas dedicadas al transporte de pasajeros, correos y mercaderías, como la **West Indian** y la **Pacific Steamship Line**. Pero las armas no solo eran embarcadas en los puertos británicos, sino también en otras ciudades de Europa como Hamburgo y Cádiz.

Para los efectos de este estudio, no nos interesa pormenorizar las continuas controversias que se suscitaron por el amparo que brindaban las autoridades en el Istmo al escandaloso tráfico de material bélico, cuyo principal soporte, insistimos, era la Compañía del Ferrocarril. A mediados de 1879, desde Bogotá, el Despacho del Interior y Relaciones Exteriores, emitió una resolución en la que dispuso que el "camino de carriles de hierro", por el Istmo de Panamá, había sido declarado por el Gobierno "vía de tránsito enteramente franca para el comercio universal". Esta libertad implicaba la exoneración de indagar el origen, clase y destino de las mercaderías que por este medio pasaran, máxime cuando en los puertos de Panamá y Colón no existían aduanas. Por ende, era preciso permitir el paso de elementos de guerra en "calidad de artículos de comercio", siempre que se manifestaran como remitidos a puertos neutrales de cualesquier de los países del litoral Pacífico, toda vez que, de lo contrario, podría favorecerse momentáneamente a uno de los beligerantes.

En suma, la resolución reiteró el papel que desempeñaba la Compañía del Ferrocarril en el libre tránsito de mercancías sin ningún tipo de fiscalización. Aclaró, no obstante, que no se permitiría el cruce de tropas de los beligerantes por el territorio colombiano, ni el depósito y venta de botines de guerra en sus puertos. Tampoco se admitiría el desembarco de prisioneros, salvo cuando se tratara de restituirles la libertad. Asimismo, se expuso que no era lícito a los ciudadanos colombianos efectuar el comercio directo de armas, municiones, naves u otros elementos de guerra con los países en conflicto. Se consentiría, eso sí, en abastecerlos con artículos de lícito comercio, pero no auxiliarlos con tropas ni que los buques de las naciones en disputa se abrigaran en bahías, ensenadas, caletas o golfos colombianos para acechar a naves enemigas. Si se presentaban dudas, los agentes colombianos deberían atenerse a las estipulaciones de los tratados vigentes o, en su defecto, a los principios del Derecho Internacional.

Evidentemente, esta resolución no puso fin al complicado asunto del comercio ilícito de armas por parte de la Compañía del Ferrocarril. Además, permitió a los funcionarios del gobierno en Panamá proseguir actuando a sus anchas. Así, a las denuncias de los cónsules de los países involucrados en la Segunda Guerra del Pacífico, se respondía, que pese a la neutralidad de Colombia, sólo podía actuarse sobre los cargamentos de armas que enviaran desde este último país por parte de sus ciudadanos. Pero no se podía detener las cargas en tránsito bajo "conocimiento directo".

A tanto llegaron los excesos de las autoridades en el Istmo que, en 1880, la Corte Suprema Federal de Bogotá, dictó autos requisitorios para averiguar la responsabilidad que le cabía a Gerardo Ortega, como Presidente del Estado de Panamá, en el tráfico de armas del **Crescent City** y otros buques con destino al Perú. Seis documentos del Superintendente del Ferrocarril demostraban que Ortega había dado su consentimiento a dicho tráfico. Al parecer los funcionarios del Istmo, por complicidad o negligencia, no colaboraron en las investigaciones para aclarar la culpabilidad de Ortega y, todavía, a mediados de 1882, la Corte Suprema solicitaba al Secretario de Gobierno del Estado de Panamá entregara el informe, a fin de deslindar responsabilidades.

Ciertamente no es tarea fácil obtener datos precisos sobre la magnitud del comercio ilícito de armas a través del Istmo de Panamá, en particular porque sería necesario consultar los archivos de la Compañía del Ferrocarril, las compañías navieras y las casas proveedoras de armas en Europa y los Estados Unidos. Durante la Segunda Guerra del Pacífico, tanto debió ser este comercio que, en 1882, la **Remington & Sons** tuvo que aclararle a sus clientes que se cuidaran de las imitaciones del fusil de largo alcance que, bajo su supuesto sello, estaban vendiendo sus competidores. En consecuencia, hizo una serie de recomendaciones para diferenciar el legítimo fusil **Remington** de las falsificaciones que inundaban el mercado hispanoamericano.

En junio de 1884, Jorge Holguín remitió desde Nueva York, vía Panamá, al Gobierno de Colombia, un cuantioso cargamento comprado en la casa **Remington**, consistente en 2.000 rifles de 100 cajas, 430 bayonetas y 200.000 cápsulas. En vísperas de otra guerra civil en Colombia, tal movimiento de armas se justificaba. Pero durante la contienda, como era lógico, este comercio fue suspendido por la administración de Rafael Núñez.

Profundos cambios en el ámbito interno e internacional trajo consigo la nueva Constitución promulgada en 1886. El libre comercio, otrora permitido por el liberalismo, fue reemplazado por un régimen proteccionista, mientras que las relaciones exteriores virtualmente quedaron en manos del Poder Ejecutivo con moderada participación del Congreso y los Ministros de Estado. Muy pronto, el centralismo de Núñez tomó medidas, en lo relativo a libre tránsito de armas por el Istmo que llevaba a cabo la Compañía del Ferrocarril.

A finales de enero de 1887, haciéndose eco de una noticia publicada en **El Cronista**, el Ministro de Relaciones Exteriores alertó a la Gobernación de Panamá acerca de un cuantioso cargamento de rifles que, desde Jamaica, probablemente sería enviado al Istmo por un comerciante español apellidado Peralta, cuyo propósito era respaldar movimientos revolucionarios en Colombia o bien en otros puntos de Centroamérica, tal como lo habían denunciado funcionarios de los Gobiernos de Honduras y Nicaragua. Urgía para que la máxima autoridad de Panamá tomara las precauciones pertinentes y, en especial, con la empresa

ferroviaria, que si bien gozaba de ciertas prerrogativas, no por ello debería estar exonerada de vigilancia alguna. Se aclaraba que, pese a lo establecido en el artículo XXXV del Tratado Mallarino-Bidlack en cuanto al tránsito de mercaderías por el Istmo, ello no invalidaba la facultad del Gobierno colombiano para cumplir los deberes que el Derecho Internacional le imponía a los Estados neutrales, entre los cuales se hallaba el de “impedir la expedición de armamentos de guerra destinados a turbar la paz de otra nación”. Más aún, la Constitución recién promulgada reservaba al Gobierno de Colombia la potestad de: “introducir, fabricar y poseer armas y municiones de guerra, disposición absoluta que prima sobre cualquier otra”.

Esta posición del conservatismo de Núñez encontró tenaz resistencia por parte de la Compañía del Ferrocarril y del cónsul de los Estados Unidos en el Istmo. Este funcionario no vaciló en presentar formal protesta cuando el Gobernador de Panamá, ante la sospecha de que unos bultos de mercancías, desembarcados de los vapores “San Blas” o “Hungaria” y “Colón”, procedentes de Hamburgo y Nueva York, respectivamente, contenían elementos de guerra.

El Dr. Felipe Angulo, Ministro de Guerra, a la sazón encargado del Despacho de Relaciones Exteriores, preparó una extensa Resolución, fechada el 18 de octubre de 1887, en la que, tras citar algunos artículos del Tratado Mallarino-Bidlack, el Contrato Stephens-Paredes y el Convenio de 1867, concluyó con que en ninguno de estos pactos el gobierno colombiano había renunciado a sus derechos soberanos en la zona de tránsito en el Istmo de Panamá. En consecuencia, lo establecido en la Resolución de 1870, con respecto a la Compañía del Ferrocarril, no podía entenderse como una concesión ajustada al Derecho Internacional, sino más bien constituía una medida muy especial, destinada a mantener la neutralidad de Colombia, durante la Segunda Guerra del Pacífico.

Así las cosas, se resolvió que, siempre que el Gobierno nacional o el de Panamá tuvieran la certeza o los indicios de mercancías recibidas por el Ferrocarril, cuyo contenido fuesen armas o municiones de guerra, se exigiría al respectivo agente o empleado del Ferrocarril el registro en presencia de alguna autoridad competente. Si de tal revisión resultaba que las mercancías efectivamente eran elementos de guerra dirigidos a otra nación, el tránsito de las mismas se verificaría de conformidad con la Resolución Ejecutiva de 9 de junio de 1879. Pero si se consideraba que iban destinados al territorio de la República, serían decomisados por el Gobierno de Panamá, el cual promovería la investigación pertinente, a fin de descubrir el delito que transgredía las leyes nacionales. Por último, el Gobierno de Panamá se pondría de acuerdo con el representante designado por la Compañía del Ferrocarril para que éste dictara los reglamentos convenientes que habrían de someterse al examen del Poder Ejecutivo para su aprobación, en lo que a él le concernía.

A partir de entonces, y hasta la separación definitiva de Panamá de Colombia el 3 de noviembre de 1903, se le exigió a los funcionarios de la empresa ferroviaria

rendir informes sobre los cargamentos que arribaban al Istmo cualquiera que fuese su destino. Por supuesto, esto no significó que la Compañía abandonó su acostumbrada práctica del trasiego de armas a distintos puntos de Hispanoamérica e incluso dentro de la propia Colombia. Durante la Guerra de los Mil Días, es decir entre finales de 1899 y noviembre de 1902, el Ferrocarril, como veremos en otro capítulo, fue un factor clave para el transporte de tropas del Gobierno y abastecimiento de material bélico, aunque tuvo que enfrentar también no pocas acusaciones en el sentido de que proveía de armamento a los liberales. Es más, sus agentes J.R. Shaler, James Beers y Herbert J. Prescott, fueron activos miembros del comité revolucionario encabezado por José Agustín Arango, a la sazón también empleado de la empresa ferroviaria, quien fue el que inició el movimiento separatista de 1903.

3. El Estado Federal frente a la intromisión económica extranjera

Entre los diversos problemas que hubo de afrontar el Estado Federal de Panamá, durante las tres agitadas décadas de su existencia (1855-1885), ocupan un lugar destacado las disputas casi permanentes con los intereses económicos foráneos y, en particular, con la empresa del ferrocarril y las compañías navieras británicas y norteamericanas. Tales consorcios, como era lógico, contaron con el decidido apoyo de sus respectivos cónsules en el Istmo e incluso fueron respaldados por los Ministros acreditados en Bogotá. Fue así como aquellos conflictos, en un principio de carácter local, adquirieron dimensión internacional.

Debemos recordar que la reacción de los intereses capitalistas extranjeros no surgió con el Estado Federal. En efecto, cuando a mediados de 1849, el Congreso de la Nueva Granada suprimió las rentas de aduana y de tabaco en Panamá y autorizó a su Cámara Provincial a imponer contribuciones a los artículos de consumo o sobre los pasaportes, creó con ello una situación fiscal sumamente delicada. Ante el auge transitista originado por la fiebre del oro, se establecieron dos tipos de impuestos: uno a los establecimientos comerciales y otro de 16 reales que se cobraba a cada pasajero mayor de edad que utilizara los puertos del Istmo.

Desde un principio ambas medidas fueron aceptadas a regañadientes por los extranjeros y, en el caso de los norteamericanos, invocaron el artículo XXXV del Tratado Mallarino-Bidlack. Como hemos visto, tal disposición ponía en pie de igualdad, en lo relativo al comercio y navegación, a los ciudadanos neogranadinos y estadounidenses e incluso estipulaba que las mercaderías en tránsito por el Istmo no estarían sujetas al pago de ningún derecho de importación. Otro asidero con supuesta base legal para las reclamaciones, fue el artículo 34 del Contrato Stephens-Paredes de 1850. En el mismo, la Compañía del Ferrocarril obtuvo el privilegio para transportar "pasajeros, dinero, mercaderías y efectos de todas clases", exentos de derechos e impuestos nacionales, provinciales, municipales o de cualquier otra naturaleza.

Así las cosas, no resultó tarea fácil para las autoridades del Istmo recaudar

el producto de las tributaciones, especialmente en Colón, donde la influencia extranjera, sobre todo norteamericana, era de mucho peso. En febrero de 1854, en un **meeting** celebrado en dicha ciudad, los comerciantes estadounidenses acordaron resistir el pago de algunas contribuciones establecidas por el Cabildo, so pretexto de que eran arrendatarios de la Compañía del Ferrocarril. Por ende, solamente si mediaba un acuerdo con esta empresa, estarían dispuestos a acogerse a los impuestos en cuestión.

Por esta misma fecha, tanto en Panamá como en Colón, los agentes de las Compañías de vapores británicas y norteamericanas, se negaban a contribuir con el 10% de sus ganancias líquidas, conforme a lo establecido por la legislatura provincial de 17 de noviembre de 1853, que recaía sobre los buques que conducían pasajeros. El cónsul de los Estados Unidos en Colón Geo W. Fletcher, adujo no estar autorizado para retener las cartas de navegación y cobrar la susodicha tributación, al tiempo que expedía las correspondientes certificaciones a los capitanes de los buques de bandera norteamericana.

Semejante falta de colaboración, dio origen a una agria disputa epistolar entre Fletcher con el Gobernador José María Urrutia Aniño, quien le aclaró a aquel que con su actitud violaba el artículo 32 de la Ordenanza Provincial. Por consiguiente Fletcher patrocinaba resistencias de hecho contra las leyes del país, "cuyo cumplimiento obliga no solo a los granadinos, sino también a los extranjeros que vengan a él, y que por el mismo hecho de obtener protección y toda clase de garantías, deben sufrir también las cargas a que aquellos están sujetos".

Durante esta controversia, George N. Hollins, Comandante de la Marina de los Estados Unidos, a bordo del "Cyane", surto en el puerto de Colón, elevó una dura nota al Gobernador Urrutia Aniño en la que se demuestra cómo la resistencia a los gravámenes conllevaba un peligroso intervencionismo por parte del gobierno norteamericano, en los asuntos internos de la Nueva Granada. Según Hollins, las contribuciones sobre los buques de pasajeros eran "ilegales, onerosas y están afectando seriamente los intereses de nuestro comercio". Por consiguiente, se veía compelido a resistir el pago de dichos impuestos, hasta tanto recibiera ulteriores instrucciones de sus superiores, máxime cuando las entrevistas con las autoridades granadinas, entre las que estaba el propio Gobernador, no habían dado por resultado la suspensión del gravamen.

En su respuesta, el Gobernador adujo que el asunto debería ventilarse a nivel de gobiernos, porque ambos eran funcionarios subalternos y no estaban autorizados para decidir en materia tan delicada. Mostraba su extrañeza por la reacción de los extranjeros habitantes de Colón, ante un impuesto que no era nuevo y además solo recaía sobre los que se ocupaban del transporte de pasajeros. Y contrario a lo expuesto por Hollins, Urrutia Aniño indicó que mantendría el cobro de la controversial tributación hasta que fuera suprimida por quien correspondiera y conforme a las leyes del país.

No está demás señalar que en esta campaña de rechazo contra los impuestos provinciales, algunos periódicos editados en el Istmo, cuyos propietarios eran extranjeros, desempeñaron un importante papel, ora como órganos de divulgación del malestar reinante o bien como acerbos críticos de las autoridades de turno. Baste mencionar a **The Daily Panama Star**, **The Aspinwall Courier** y **The Star & Herald**, a cuyas noticias tendenciosas les salió al paso el connotado jurista Justo Arosemena, antes y durante el Estado Federal de Panamá.

En febrero de 1854, es decir cuando la controversia suscitada por la tributación de pasajeros estaba en su apogeo, **The Panama Star**, a raíz del conflicto con el buque inglés **Colombine** en Taboga, sostenía que en el Istmo no había gobierno alguno. Por tanto, no les faltaba razón a los “habitantes respetables” de este territorio, llevar a cabo un **meeting** con el propósito de solicitarle a William Walker, entonces Presidente de la Baja California, enviar una partida de filibusteros “a tomar posesión de este país, ahorcando a la mitad de los empleados que pudiesen capturar, y mandando la otra mitad al presidio”. Esto, era tanto como solicitar la anexión a los Estados Unidos, y así lo comprendió Justo Arosemena, quien temía que en Panamá se repitiera la historia de Tejas.

Ya fuese por la amenaza de invasión de los filibusteros de Walker, o bien por no ahondar el conflicto con la Compañía del Ferrocarril y el propio Gobierno norteamericano, lo cierto es que la Corte Suprema de Justicia de Bogotá, el 26 de abril de 1855, falló favorablemente ante la demanda interpuesta por la empresa en lo relacionado con la contribución a los pasajeros establecida por la Ordenanza Provincial de noviembre de 1853. Pero en este dictamen el tribunal no se fundamentó en el Artículo 34 del Contrato Stephens-Paredes, sino en la falta de atribuciones de la Cámara Provincial en asuntos de comercio exterior, si bien tal decisión sentó un precedente que pesó negativamente, cuando se presentaron problemas de esta naturaleza, durante el Estado Federal de Panamá que entonces recién se instauraba.

a. Controversias en torno al derecho de toneladas y portes del correo interoceánico

Al agitado trasfondo anteriormente descrito, se sumó el hecho de que en el Acto Adicional a la Constitución, mediante el cual se erigió el Estado Federal de Panamá, el Gobierno como vimos se reservó todo lo concerniente a las relaciones exteriores, el crédito, las rentas y gastos, las tierras baldías, el ejército permanente, la marina de guerra e incluso la moneda y las pesas y medidas. No obstante, en el artículo 5 de estipuló que el sistema de aduanas no podría establecerse en dicho Estado sin la aquiescencia de su propia legislatura.

A la postre, lo anterior creó confusión, cuando las autoridades del Istmo promulgaron disposiciones impositivas que afectaron a los extranjeros, quienes no vacilaron en recurrir al Poder Ejecutivo Central, con el argumento de que este tenía potestad en asuntos tributarios, porque los mismos estaban comprendidos en el ámbito de las relaciones internacionales. Más aún, recordaron los compro-

misos insertos en algunos pactos contractuales como el Tratado Mallarino-Bidlack y el Convenio Stephens-Paredes, que taxativamente limitaban la capacidad de legislar de la Asamblea del Estado con respecto a los intereses foráneos.

Según el Secretario de Estado Bartolomé Calvo, al constituirse la nueva entidad gubernativa en el Istmo, heredó una considerable deuda pública cifrada en 30.000 pesos, a más de otros 85.125 pesos de capitales **a census** que habían sido redimidos en las cajas provinciales. Por eso, la Asamblea Constituyente se vio obligada a establecer un buen número de contribuciones, entre las cuales estaban el derecho a toneladas, creado mediante la ley de 27 de agosto de 1855 y que debería aplicarse a todos los buques de vapor o de vela que recalaran en los puertos de Panamá y Colón.

Casi de inmediato sobrevino la reacción de los cónsules de la Gran Bretaña, Francia y los Estados Unidos, quienes se hicieron eco de las protestas de los agentes y capitanes de barcos de la Compañías navieras que arribaban a los puertos del Istmo. William Perry, cónsul de S.M.B., señaló que tal medida iba contra la Convención Postal de 1847 suscrita entre Inglaterra y la Nueva Granada. Más aún, indicó que cuando en la Gran Bretaña se recibió el texto de la Ley de toneladas hubo fuertes objeciones por parte de los comerciantes vinculados con el tráfico en el Istmo, quienes elevaron representaciones al Gobierno alegando que dicho impuesto era inconstitucional. En sus gestiones obtuvieron apoyo oficial y Perry recomendaba, por tanto, que se suspendiera tal tributación, máxime cuando también el Gobierno norteamericano se disponía a oponerse a la misma. Por estas fechas, el Cónsul de los Estados Unidos en Colón, Thomas Ward, encabezó las airadas denuncias de los comerciantes de su nación contra el susodicho impuesto.

Ante este estado de cosas, y por presión del Ministro de los Estados Unidos en Bogotá James B. Bowlin, el Poder Ejecutivo a mediados de octubre de 1855, estimó que no se justificaba el impuesto de toneladas en el Istmo. A su juicio, el mismo era inconstitucional y además iba en contra del Convenio Stephens-Paredes. Fue por eso que, el 10 de noviembre, las máximas autoridades del Estado de Panamá emitieron un decreto suspendiendo la ley de 27 de agosto, hasta tanto el Congreso de la República resolviera lo más conveniente.

Al mismo tiempo, Francisco de Fábrega, vice-Gobernador del Estado de Panamá encargado del Poder Ejecutivo, en exposición que elevó a aquella corporación legislativa, no solo abundó en detalles sobre los obstáculos que había encontrado el controversial gravamen, sino que defendió la legalidad del mismo.

Todo lo anterior se complicó más aún con el sangriento incidente de "La Tajada de Sandía", y cuando el 25 de abril de 1856, es decir a pocos días de aquel trágico suceso, el Congreso colombiano expidió una ley que estableció el porte uniforme de tránsito para toda la correspondencia extranjera que atravesara por el Istmo de Panamá. Incluso, el 25 de junio, nuevamente se instauró el derecho de toneladas en todos los puertos francos de la nación.

Esta vez las protestas adquirieron un tono de abierta hostilidad. El Encargado de Negocios de Estados Unidos en Bogotá James Bowlin, el 19 de septiembre de aquel año, elevó representación al Ministro de Relaciones Exteriores Lino de Pombo, en la que, con términos nada diplomáticos, hizo una serie de cargos contra el gobierno colombiano. Según el funcionario norteamericano el porte uniforme sobre la correspondencia violaba los convenios anteriores suscritos entre su país y la Nueva Granada. Por ello Bowlin señalaba “la imposibilidad absoluta de que los Estados Unidos se someta a tan enorme exacción y a que las valijas sean sustraídas de su poder ...”. En definitiva, semejante medida no sería puesta en práctica en el Istmo, mientras que el gobierno norteamericano tuviese “el poder necesario para hacer respetar sus derechos”.

Lino de Pombo primero y Justo Arosemena, después, se encargaron de refutar los planteamientos esgrimidos por Bowlin. Pero lo cierto es que el gobierno estadounidense estaba dispuesto a resistir el pago de cualesquiera impuestos en un territorio que, en virtud del Tratado de 1846, consideraba dentro de su esfera de influencia. Ya a principios de septiembre de 1856, el Comodoro Mervin, Comandante en Jefe de la Marina de los Estados Unidos en el Pacífico, manifestó al Gobernador de Panamá que “consideraría como un ‘caso de guerra’ la insistencia de este funcionario de exigir el derecho de toneladas”. Por tanto, “obraría en consecuencia con las fuerzas que tenía a sus órdenes”. A la máxima autoridad en el Istmo no le quedó más alternativa que ceder ante esta amenaza, “hasta tanto el Poder Ejecutivo resolviera lo conveniente”.

4. Aumento de la intervención norteamericana en Panamá

En 1862, el tambaleante régimen de Bogotá, ante el avance de la revolución de los radicales y para detener, además, las pretensiones dictatoriales de Mosquera, invocó la protección e intervención de las fuerzas navales y terrestres de los Estados Unidos. Tal solicitud la hizo Pedro Alcántara Herrán, a la sazón Ministro Plenipotenciario en Washington. Su propósito era, sobre todo, mantener abierto el libre tránsito por el Ferrocarril de Panamá y salvaguardar, a la vez, la soberanía de la Confederación Granadina en el Istmo. Pese a que, en esta ocasión el Secretario de Estado William H. Seward negó la petición, en cambio propuso a los gobiernos de la Gran Bretaña y Francia efectuar la ocupación conjunta de aquel territorio. Pero los dos últimos se negaron a participar en una empresa en la que no tenían mayor interés. Basta recordar que el grueso de los capitales que entonces circulaban en Panamá estaban en manos de empresas y ciudadanos norteamericanos, tal como lo demuestran a plenitud los informes y despachos consulares de la época. Sin embargo, como veremos, los intereses británicos no eran nada despreciables.

Como ya indicamos, el 8 de mayo de 1863, la revolución triunfante de Mosquera proclamó oficialmente la nueva Carta Fundamental, conocida también como la Constitución de Rionegro. Con ella el federalismo encontró su máxima

expresión y la República pasó a denominarse Estados Unidos de Colombia. El 12 de junio del mismo año, la Asamblea Constituyente del Estado Soberano de Panamá, promulgó la Constitución Nacional, en cuyo artículo 7 se estipuló que los extranjeros que se hallaban en este territorio gozarían de los mismos derechos civiles que los ciudadanos de él. Sólo estarían sometidos a las leyes y autoridades del Estado, y sin más prerrogativas ni derechos civiles que los nacionales.

Esta disposición pasó a ser, casi de inmediato, una fuente permanente de conflictos con los intereses foráneos, máxime cuando los disturbios civiles con las consiguientes sangrías al Erario público, obligaron al Estado de Panamá a imponer contribuciones a todos sus habitantes sin distinciones de nacionalidad. Así, en enero de 1865, los cónsules de Francia y los Estados Unidos acreditados en la ciudad de Panamá, elevaron al Secretario de Hacienda José María Alemán, sus respectivas notas de protesta. El primero, le informó que los comerciantes extranjeros, cuyos nombres adjuntaba, habían resuelto “negarse absolutamente a pagar la injusta contribución que se les ha impuesto y que cada año va aumentando, sin que aparezca que el país ni la ciudad se aprovechaban de ellos”.

Apoyaban su demanda en la ley de 1835, que estableció puertos francos en el Istmo sin sujeción a ningún gravamen. Tal privilegio era extensivo a cualquier empresa que se dedicara al transporte de pasajeros y mercaderías en la ruta de tránsito, por espacio de 20 años, contados a partir de la firma de su respectivo contrato. A su entender, ninguna ley posterior podía derogarla o reformarla, sino otro convenio entre las partes contratantes.

Reunidos en asamblea, los comerciantes extranjeros, encabezados por el cónsul de los Estados Unidos Alex R. McKee, decidieron por unanimidad, que cada cual, en vez de la contribución proporcional establecida por la ley de 1835, se suscribiría, a título de donación voluntaria, como lo hacían los socios de los vapores, con una suma mensual hasta tanto se diera solución definitiva al asunto del impuesto forzoso. De allí que, los hombres de negocios recomendaban el establecimiento de una comisión de cinco miembros para distribuir la contribución. Entre ellos habrían de figurar dos de “primera categoría”, o sea los dedicados al comercio al por mayor. A su vez, el Poder Ejecutivo del Estado, debería evitar el exceso de empleados subalternos; de lo contrario, el cónsul de Francia A. de Zeltner, advirtió que se vería forzado a elevar una representación “que produciría un efecto (o que daría un resultado) desagradable”.

A estas amenazas, José María Alemán respondió sin rodeos al cónsul francés, indicándole que las leyes, como bien debía saberlo, no se derogaban sino por otras leyes, cuya facultad solo competía a la Asamblea Legislativa. Por consiguiente, el Poder Ejecutivo no podía aceptar las propuestas hechas por los comerciantes extranjeros que venían a ser “resoluciones exóticas” en abierta contradicción con el artículo 7 de la Constitución. Más aún, la ley de 1835 que servía de apoyo a los denunciadores, ya había sido sucesivas veces reformada y derogada. Traía a

colación, por último, el artículo 5 de la ley de 24 de mayo de 1856, que daba amplia potestad al Poder Ejecutivo para proceder contra aquellos cónsules extranjeros, residentes en Panamá que protegieran la resistencia de sus connacionales al pago de las contribuciones establecidas. Si bien Zeltner no tardó en dar pie atrás, su homólogo norteamericano Alex R. McKee lanzó nuevas amenazas contra el gobierno, al tiempo que indicó que se ajustaría a lo que disponía y exigía el Derecho Internacional, así como a los tratados y convenios existentes.

Cabe destacar que, a partir de 1865, a raíz de un levantamiento encabezado por Gil Colunje, que depuso al Presidente del Estado José Leonardo Calancha, por recomendación del cónsul McKee, el barco de guerra **St. Mary's**, a cargo del capitán Midleton, desembarcó un destacamento armado en la ciudad de Panamá. Otro tanto ocurrió en Colón, cuando la tripulación del **San Luis**, bajo el mando del capitán Preble, se posesionó del puerto a instancias del cónsul estadounidense residente allí. Al mes siguiente, otro contingente de tropas estadounidenses, a pedido de McKee, ocupó la ciudad de Panamá y, en octubre del mismo año, puso pie en tierra para capturar desertores norteamericanos. En este último caso, hubo protestas del Secretario de Asuntos Exteriores de los Estados Unidos de Colombia, quien indicó al Ministro de Estados Unidos en Bogotá, que ni el artículo XXXV del Tratado Mallarino-Bidlack, ni ningún otro de dicho pacto, facultaba al gobierno norteamericano para desembarcar tropas en el Istmo de Panamá, sin previo aviso a las autoridades y sin ceñirse a las condiciones establecidas en dicho documento contractual.

Otra de las tantas guerras civiles en Colombia estalló a mediados de 1867. Como era costumbre, las autoridades del Estado de Panamá, que se sumaron a la rebelión, impusieron contribuciones extraordinarias a todos los allí residentes e incluso exigieron pagos por adelantado para el futuro. Ante el clamor de los ciudadanos norteamericanos, el Secretario de Estado William H. Seward, emitió una circular en la cual hizo saber, que si bien los súbditos de la Unión no estaban exentos del pago de contribuciones extraordinarias, y “justamente repartidas” por el Gobierno Federal, este no era el caso cuando dichos impuestos se cobraban para resistir a los Estados Unidos de Colombia. Con este país el gobierno estadounidense tenía contraída la obligación de mantener su dominio efectivo en la ruta de tránsito por el Istmo de Panamá. En consecuencia, y hasta tanto se dieran otras instrucciones, los ciudadanos norteamericanos residentes en aquel territorio, podían negarse a pagar tales impuestos o contribuciones, excepto bajo protesta, la cual elevarían a sus respectivos cónsules, al Ministro residente en Bogotá o a la propia Secretaría de Estado.

Seward, fue más lejos aún y adujo: “Se espera que las autoridades navales de la Unión en las aguas de Colombia estén vigilantes mientras dure la guerra civil, comunicándose con el Ministro Residente, a fin de impedir toda interrupción en el tráfico interoceánico o cualquiera violencia ilegal contra ciudadanos de los Estados Unidos”. Así se le comunicó, tanto a las autoridades del Estado de Panamá como a las de Bogotá.

Al año siguiente, en abril de 1868, se produjo en la ciudad de Colón una revuelta que no tuvo mayor trascendencia. No obstante, una docena de **marines** y tres oficiales del buque de guerra **Prenobscot** se hicieron a tierra, sin el consentimiento del Gobierno colombiano. Pocos días después los **marines** reembarcaron. En 1873 la inestabilidad política del Istmo dio origen a un nuevo desembarco de tropas norteamericanas. En esta oportunidad 200 hombres del **Tuscarora** ocuparon la capital donde permanecieron 15 días.

Para marzo de 1885 la situación en nuestro país se tornó sumamente crítica cuando, tras la derrota de las tropas leales a Núñez en Barranquilla, se enviaron refuerzos al Cauca y el propio Presidente del Estado, General Ramón Santodomingo Vila se hizo presente en Cartagena con lo cual la plaza de Panamá quedó virtualmente desguarnecida. Para empeorar las cosas, había latente un germen de descontento por el resultado de las elecciones para escoger al Primer y Segundo Designados, cargos que recayeron en Pablo Arosemena y Vives de León, respectivamente. Al asumir el primero en ausencia de Santodomingo Vila, como ya vimos, la Presidencia del Estado, no tardó en levantarse en armas, en el sector Pacífico, el General Rafael Aizpuru, quien obligó a Arosemena a refugiarse en el navío británico **Heroine**, surto en la Bahía de Panamá. Además de ello, Aizpuru puso obstáculos en la ruta de tránsito, aprehendió a empleados de la Compañía del Ferrocarril, cortó alambres telegráficos y censuró los telegramas.

Aunque, en un principio, el General Carlos A. Gónima —quien inconstitucionalmente se proclamó jefe civil y militar del Istmo—, logró derrotar a los liberales comandados por Aizpuru, su ausencia en Colón fue aprovechada por el mulato Pedro Prestán para apoderarse del puerto. A fin de reforzar su posición, de inmediato encargó armas a los Estados Unidos, a través de la **Pacific Mail**; pero cuando el cargamento llegó al puerto, a sugerencia de Gónima y con el consentimiento del cónsul Robert K. Wright, la empresa naviera y la **Panama Railroad Company**, le negaron su entrega. En represalia, Prestán se tomó el muelle del ferrocarril e hizo prisioneros a los capitanes y otros miembros de la tripulación de los buques norteamericanos **Colón** y **Galena**. Amenazó con fusilarlos de no acceder a su petición y si había desembarco de **marines**.

Para entonces, Gónima había enviado una fuerza bajo el mando del Coronel Ramón Ulloa y, cuando a finales de marzo, éste se enfrentó a Prestán, recibió el auxilio de tropas norteamericanas. Los rebeldes fueron derrotados y durante el combate se desató un incendio que destruyó la mayor parte de la ciudad de Colón. Mientras tanto, nuevamente Aizpuru, se tomó la ciudad de Panamá y esta vez se autonombró Presidente del Estado. Sin embargo, no pudo avanzar más allá de la línea del ferrocarril interceptada por los **marines**.

A solicitud de Rafael Núñez y por órdenes del Departamento de Marina, una fuerza naval, bajo el mando del Capitán Bowman McCalla, fue destinada al Istmo a restablecer el orden. En un extenso informe elaborado por el propio McCalla, se

pueden seguir, paso a paso, todos los pormenores de esta intervención, cuyo máximo objetivo, más que mantener la soberanía de Colombia en el Estado de Panamá, era proteger los intereses norteamericanos seriamente amenazados.

A decir de McCalla, tanto Aizpuru como Prestán “se distinguían por su mala voluntad hacia todos los extranjeros del Istmo, especialmente hacia los americanos residentes allí (y) de este sentimiento se valieron para acalorar a sus parciales y reunirlos”. Existía, además, el temor de que la ciudad de Panamá también fuese incendiada y, quizás, por esta razón, fue que McCalla negoció un acuerdo con Aizpuru, a pesar de haberlo derrotado y de que el mismo carecía de autoridad oficial. En dicho convenio McCalla aceptó retirar las fuerzas que, bajo sus órdenes, habían ocupado la ciudad de Panamá. Estas permanecerían en las inmediaciones de la línea y la estación del Ferrocarril. Aizpuru, por su parte, se obligó a “cumplir con el deber de dar completa protección a la vida e intereses de los norteamericanos y demás extranjeros”, no consentiría combate alguno en el recinto de la ciudad, ni construiría barricadas en las calles. Por su lado McCalla, se comprometió “a no tomar parte en las luchas políticas”. Este estado de cosas se mantuvo hasta que el General Rafael Reyes, en nombre del gobierno central, arribó al Istmo en mayo y redujo a prisión a los insurgentes. Sólo así se retiraron los barcos de guerra estadounidenses que habían permanecido en ambas costas del Istmo por más de tres semanas, sin contar los desembarcos de enero y mayo de 1885.

Como se recordará, se acusó como responsable del incendio de Colón al haitiano Antonio Pautrizelle y al jamaiquino George Davis, conjuntamente con Pedro Prestán. Los dos primeros fueron capturados por los **marines**, quienes los entregaron a las autoridades colombianas que los condenaron a morir en la horca, el 6 de mayo de 1885. Por su parte, Pedro Prestán logró huir a Cartagena, pero poco después fue capturado en Santa Marta y remitido a Panamá donde fue sometido a un Consejo de Guerra cuyos principales testigos de cargo fueron: el italiano Juan Beltrano, William Connor, empleado de la **Pacific Mail Steamship Company** y Hugo Dietrich, Superintendente de la Compañía del Ferrocarril. Pese a sus alegatos de inocencia, Prestán fue condenado a la horca, sentencia que se cumplió el 18 de agosto.

Si bien estas y las posteriores intervenciones que se dieron durante la Guerra de los Mil Días y que estudiaremos en el capítulo correspondiente, pueden considerarse los intentos formales de ocupación del territorio panameño por parte de los Estados Unidos, no podemos desconocer que también se produjeron otros incidentes que provocaron el desembarco de **marines** norteamericanos, aunque no la ocupación del país. Así, en septiembre de 1867, un grupo de soldados estadounidenses desembarcó en Panamá en busca de un desertor y aunque el gobierno colombiano protestó enérgicamente, el incidente quedó definitivamente resuelto con la presentación de disculpas. Poco después, en enero de 1868, se produjo un nuevo desembarco de fuerzas en Taboga, con la finalidad de arrestar a un súbdito británico. Asimismo, un año más tarde, un grupo de **marines** se hizo

a tierra en Colón y se suscitaron enfrentamientos con unos jamaquinos que pretendieron hacerlos reembargar. En la refriega murió uno de los últimos. En 1872, destacamentos norteamericanos tomaron Colón y Panamá, sin motivo aparente, y en 1876 realizaron maniobras en el Istmo, como vimos. En 1880, los norteamericanos, ocuparon la Laguna de Chiriquí y el Golfo Dulce con el fin de explorar la zona para establecer estaciones de carboneras, lo que provocó enconadas protestas por parte del gobierno de Bogotá y el posterior retiro de los extranjeros de dicha región.

5. Capitalismo e influencia británicas en el Istmo de Panamá

Basta un somero estudio de los despachos consulares del siglo XIX, que reposan en su mayoría en la Oficina de Relaciones entre Panamá y los Estados Unidos (ORPE), para cerciorarnos que, desde un principio, y por lo menos hasta bien avanzado el Estado Federal, los intereses económicos británicos tuvieron lugar importante en el Istmo de Panamá. Esto, sin descontar la marcada influencia que ejercía el capitalismo inglés desde Jamaica y la costa de Mosquitos y en áreas alejadas de la zona de tránsito como Bocas del Toro, como ya tuvimos oportunidad de ver en un capítulo anterior. Más aún, los fuertes vínculos comerciales de los istmeños con los hombres de negocios británicos, en ocasiones, como hemos estudiado, los hizo inclinarse abiertamente hacia un protectorado político-económico. Así se evidenció en 1831, cuando, tras bastidores algunos notables de Panamá abrigaron ideas anexionistas con la anuencia del Cónsul de S.M.B. Malc Mc Gregor, por lo que fueron denunciados por el General José Domingo de Espinar a sus superiores en Bogotá, como apuntamos en el capítulo III.

Dado el volumen comercial de la Gran Bretaña en nuestro país nada tiene de extraño que cuando ocurrían disturbios en la zona de tránsito, los cónsules ingleses no vacilaran en invocar la presencia de tropas extranjeras preferiblemente norteamericanas o de su propio país. No obstante, debido a la existencia del Tratado Mallarino-Bidlack, era lógico, que los británicos dejaran a los estadounidenses tomar la iniciativa. Empero, algunas veces no vacilaron en intervenir con sus fuerzas navales, como ocurrió en 1860, a solicitud de las autoridades del Istmo.

Obviamente las protestas de los cónsules británicos no se hicieron esperar por las medidas impositivas que, como vimos, cobraron fuerza durante la vigencia del Estado Federal, en particular, a raíz del establecimiento de la contribución sobre los pasajeros y el impuesto de toneladas. Como ya señalamos, en 1855, ante la presión ejercida por los cónsules norteamericano y británico, las autoridades del Estado de Panamá se vieron obligadas a suspender el derecho de tonelaje. Incluso cuando el gobierno de Bogotá lo restableció encontró fuerte oposición por parte de estos funcionarios que hasta llegaron a encabezar las demandas de los comerciantes extranjeros en Panamá y Colón. Es más, en no pocas ocasiones, los cónsules recurrieron a las amenazas y desconocieron los derechos soberanos de Colombia en el Istmo de Panamá, tal como se ha visto con anterioridad.

a. Tumultos en Taboga y pago de indemnizaciones a los afectados

Taboga era uno de los puntos donde con frecuencia había desembarcos de tropas extranjeras y choques de éstas con los naturales del país. A principios de 1866, el Alcalde de la isla denunció al Intendente del Estado Gil Colunje que los marinos de un buque inglés habían provocado desórdenes violando las propiedades de los lugareños. Recomendaba tomar medidas para evitar el desembarco de aquellos después de las seis de la tarde, máxime cuando casi siempre se dedicaban a embriagarse. Ante los reclamos de Colunje, el cónsul británico, C.A. Anderson, indicó, que si bien llamaría la atención a los capitanes de los buques bajo bandera de S.M.B., al mismo tiempo se permitía observar que los disturbios en Taboga tenían lugar tanto de día como de noche y, muy a menudo se originaban con "cierta clase de gentes del pueblo". Por tanto, era recomendable que las autoridades del puerto contaran "con medios de reprimirlos, sean quienes fueran las personas que los causen". En esa ocasión, Colunje envió una circular no solo al cónsul británico, sino también a los funcionarios de los Estados Unidos y Francia, quienes se mostraron anuentes a cooperar para que las tripulaciones de los buques de sus respectivas bandera, ya fuesen simples marineros u oficiales, no pusieran pie en tierra durante la noche, tanto en Taboga como en Panamá y Colón.

A pesar de estas promesas, prosiguieron los altercados en Taboga. El 23 de marzo de 1870, alrededor de 240 marinos del vapor de guerra inglés **Zealous** desembarcaron en la isla y, tras los efectos de una borrachera generalizada, cometieron toda suerte de atropellos contra los bienes y propiedades de los habitantes del lugar. Cuando el Alcalde Manuel A. Fuentes intentó apaciguarlos, le dieron muerte, originándose una batalla campal con los nativos dando por resultado varios heridos. La trifulca terminó gracias a la intervención del Almirante de la Armada de S.M.B., en el Pacífico Arthur Farguhar, quien obligó a reembarcarse a los revoltosos. El Presidente del Estado Buenaventura Correoso, solicitó a Farguhar entregar a las autoridades del Istmo a los principales responsables. Pidió también el pago de indemnizaciones a los propietarios perjudicados y a los familiares del Alcalde Fuentes. El total de las compensaciones ascendía a cinco mil pesos.

Farguhar no se mostró de acuerdo con los puntos de vista de Correoso. Aceptó que hubo desembarco masivo de marinos, pero así mismo aclaró que solo algunos se embriagaron y que en su opinión aún no estaban claras las causas de los desórdenes. Era cierto que algunos bienes habían sido destruidos, mas no alcanzaban el monto de las indemnizaciones reclamadas, tal como lo pudo comprobar el capital de **Zealous**, Alex Hume. Lamentaba el desafortunado suceso y estaba de acuerdo en que se pagaran sumas compensatorias a los perjudicados. Al mismo tiempo, pedía se pusiera coto a "cualquier tentativa de violencia" de parte de los vendedores de licores y otros. De ninguna manera serian entregados a las autoridades del Istmo los responsables de los trágicos sucesos y la tripulación del **Zealous** había reunido la cantidad de 250 pesos para el pago de indemnizaciones.

Y en cuanto al reclamo de sumas para los hijos del Alcalde, como estos eran ilegítimos y de diferentes madres no tenían "posición alguna", aunque el Gobierno Británico tomaría el asunto en sus manos. Al tener que ausentarse, Farguhar dejaba el caso al cónsul Charles Wilthew, quien haría entrega de las compensaciones correspondientes.

A finales de 1870, Correoso notificó al Poder Ejecutivo en Bogotá que los "desagradables acontecimientos" ocurridos en Taboga se habían solucionado en forma pacífica y amigable, cuando el cónsul Wilthew entregó 318 pesos a los moradores de la isla. Sin embargo, insistió que, a nivel diplomático, se prosiguiera gestionando ante el Gobierno británico para la reparación de los perjuicios causados a los huérfanos del Alcalde Fuentes.

6. La matanza de jamaquinos en Culebra

Otros motivos de fricción con los funcionarios consulares de la Gran Bretaña en Panamá, dimanaban de las acostumbradas extralimitaciones de las tropas gubernamentales contra los súbditos de aquella nación, en particular con los jamaquinos. Buena parte de estos arribaron al Istmo durante la construcción del ferrocarril y muchos más cuando, como veremos en el próximo capítulo, la **Compagnie Universelle du Canal Interoceánico**, a principios de la década de los ochenta, emprendió las excavaciones para abrir una vía intermarina.

El caso más notable de actos violentos perpetrados en perjuicio de los jamaquinos se suscitó en Culebra, el 4 de mayo de 1883. En efecto, ante la celebración de fiestas de dicho sitio, el Alcalde solicitó a un oficial colombiano en Emperador que enviara una patrulla a fin de evitar posibles desórdenes. Pero al llegar a Culebra y, tal como era costumbre, los soldados fueron detenidos por guardias de la Compañía del Canal. Una vez enterado de esto el oficial de Emperador decidió dar un escarmiento y con toda la fuerza bajo su mando, seguido de una tropa provista de revólveres y machetes, atacó el cuartel número 4 en el que estaban algunos jamaquinos que fueron masacrados a mansalva. El saldo fue de 30 heridos y 18 muertos, muchos de los cuales, al decir del Encargado de Negocios Alfred A. John "perecieron horriblemente mutilados".

Se preguntaba aquel funcionario, si el desarme hecho a la patrulla, era motivo suficiente para semejante acto de violencia contra unos súbditos británicos que se habían retirado a descansar después de trabajar arduamente. Solicitaba al Secretario de Relaciones Exteriores, se investigara si a la Compañía del Canal le correspondía prohibir el paso de hombres armados por la zona de construcción, y que se realizaran, cuanto antes, las pesquisas destinadas a deslindar las responsabilidades del caso.

De conformidad con esta demanda, se instruyó al Secretario de Gobierno del Estado de Panamá dictar, a la mayor brevedad posible, las medidas que fuesen menester para aclarar los hechos acaecidos en Culebra y castigar a los culpables.

La Secretaría de Relaciones Exteriores, indicó que asuntos de esa magnitud exigían se le prestara “atención y cuidados especiales” y el caso en cuestión recordaba la necesidad de mostrarle a los gobiernos extranjeros que en Colombia se procedía con energía suficiente para proteger los derechos de propios y extraños. En mayo de 1886 se seguía juicio criminal contra el jefe de las fuerzas de Emperador, el Capitán Cobo y continuaban las investigaciones para procesar a los otros implicados en la matanza de Culebra. No obstante, la documentación que hemos consultado, no nos permite ampliar detalles sobre el resultado definitivo de las sumarias.

Podemos añadir, eso sí, que a consecuencia del lamentable suceso, el Gobernador de Jamaica H.W. Norman, en una proclama que emitió el 14 de noviembre de 1885, previno a los que tenían la intención de emigrar al Istmo de Panamá sobre el peligro que corrían, debido “a la falta de protección a la vida y propiedad” en ese Estado en el que por tanto, los súbditos de la Gran Bretaña estaban “totalmente inseguros”.

BIBLIOGRAFÍA SELECTA

- Acuña de Molina, Dalva: “Repercusiones del Incidente de la Tajada de Sandía”, en **Relaciones entre Panamá y los Estados Unidos**. Biblioteca Nuevo Panamá, Ministerio de Educación, Panamá, 1973.
- Araúz, Celestino Andrés: **Panamá y sus Relaciones Internacionales**. Biblioteca de la Cultura Panameña, Tomo 15, Editorial Universitaria de Panamá (en proceso de edición).
- Castillero Calvo, Alfredo: “Un antecedente de la Tajada de Sandía”, **Revista Lotería**, II Epoca, No. 69, agosto de 1961.
- Cavaller, Germán: **La política internacional de Colombia**. Tomo I (1820-1860). Ed. Iqueima, Bogotá, Colombia, 1959.
- DuVal, Miles P.: **Cádiz a Catay. La Historia de la larga lucha diplomática por el Canal de Panamá**. Prólogo de Carlos Manuel Gasteazoro, Editorial Universitaria, Panamá, 1978.
- Gasteazoro, Carlos Manuel; Araúz, Celestino Andrés y Muñoz Pinzón, Armando: **La Historia de Panamá en sus Textos**, Tomo I (1501-1903), Editorial Universitaria, Panamá, 1980.
- Mack, Gerstle: **La Tierra Dividida. Historia del Canal de Panamá y otros proyectos del Canal Istmico**. Prólogo de Carlos Manuel Gasteazoro, Editorial Universitaria, Panamá, 1978.
- Martínez Delgado, Luis: **Panamá, su independencia de España, su incorporación a la Gran Colombia. Su separación de Colombia. El Canal interoceánico**. Ediciones Lerner, Bogotá, 1972.
- Pizzurno Gelós, Patricia: “Presentación del informe del Capitán Bowman H. McCalla sobre la intervención norteamericana en el Istmo de Panamá en 1885”. **Revista Lotería**, Nos. 334-335, enero-febrero, 1984.

: Antecedentes, Hechos y Consecuencias de la Guerra de los Mil Días en el Istmo de Panamá. Panamá, 1990.

Rivas, Raimundo: **Historia diplomática de Colombia** (1810-1934). Ministerio de Relaciones Exteriores, Imprenta Nacional, Bogotá, 1961.

PUBLICACIONES PERIÓDICAS

Boletín Oficial:

Año 4, No. 93, Panamá, 21 de enero de 1865;
Año 5, No. 113, Panamá, 2 de enero de 1866;
Año 5, No. 118, Panamá, 28 de febrero de 1866;
Año 5, No. 162, Panamá, 22 de julio de 1867.

Diario Oficial :

República de Colombia, Bogotá, sábado 22 de octubre de 1887, No. 7.

El Centinela:

Trimestre 4, Año I, No. 47, Panamá, domingo 12 de abril de 1857.
Trimestre 4, No. 48, del 15 de abril de 1857.

El Panameño:

Bimestre 25, Año VI, No. 428, Panamá 12 de marzo de 1854;
Bimestre 25, Año VI, No. 430, del 17 de marzo de 1854;
Bimestre 26, año VI, NO. 437, del 2 de abril de 1854;
Bimestre 33, año VII, No. 612, del 16 de mayo de 1855;
Bimestre 36, año VII, No. 693, del 21 de noviembre de 1855.

Gaceta de Panamá:

Año I, No. 19, Panamá, 3 de noviembre de 1870;
Año IX, Semestre I, No. 511, del 6 de junio de 1880;
Año IX, Semestre I, No. 515, del 27 de julio de 1880.

La Estrella de Panamá:

18 de marzo al 24 de abril de 1880.

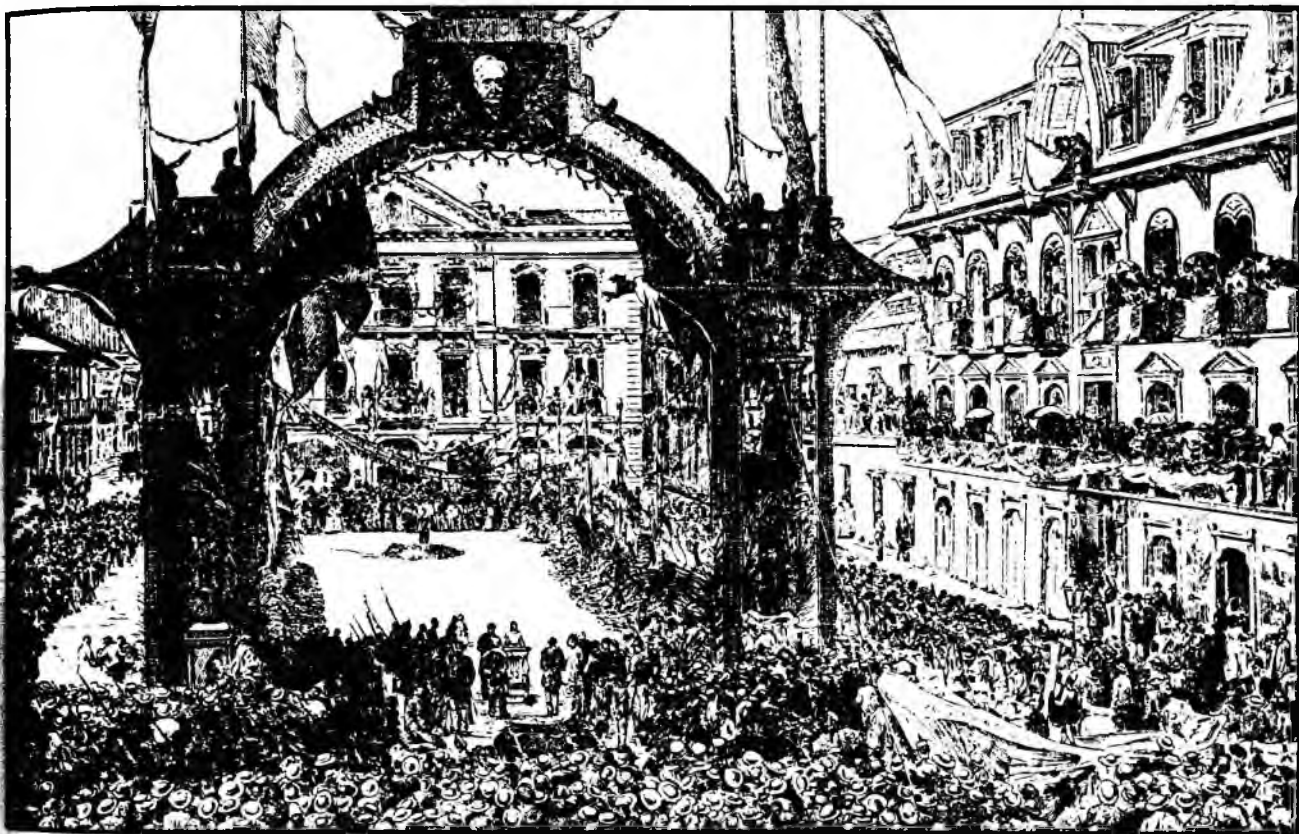
DOCUMENTOS DE ARCHIVO

Archivo Nacional de Panamá:

Cajón 850, Tomo 2163,
Cajón 860, Tomo 3255,
Cajón 869, Tomo 2559,
Cajón 876, Tomo 2781,
Cajón 876, Tomo 2792,
Cajón 878, Tomo 2814,
Cajón 884 A, Tomo 3121

CAPÍTULO VIII

EL CANAL FRANCÉS EN PANAMÁ



Recibimiento de Ferdinand de Lesseps en Panamá en 1880.

1. Las ciudades de Colón y Panamá durante la construcción del canal francés

Tras el auge experimentado durante los años de la fiebre del oro, las ciudades de Colón y Panamá mostraron síntomas de decadencia, particularmente a partir de 1869 cuando se inauguró el ferrocarril transcontinental en los Estados Unidos. Sólo saldrían del letargo con la presencia de los franceses para la construcción del Canal interoceánico en la década de los ochenta, si bien esta iniciativa culminó en un rotundo fracaso, como veremos más adelante.

A decir de Armand Réclus, desde la bahía, la ciudad y la rada de Colón presentaban una vista agradable adornadas con altos cocoteros, mientras que las llanuras circundantes estaban cubiertas de frondosas florestas. No obstante, esta imagen se aminoraba a medida que el buque se acercaba al desembarcadero en la isla de Manzanillo. Sostuvo que a inicios de los años ochenta Colón contaba con unos 4.000 habitantes “repartidos en dos barrios completamente distintos”. Uno situado sobre un arrecife madreporico, con un “suelo seco y firme que domina el mar en más de un metro”, lo ocupaba la población blanca compuesta por los agentes y empleados de la Compañía del Ferrocarril, negociantes y otros extranjeros que residían en casas de un piso con largas galerías construidas con ladrillos, cal, hierro y madera importada directamente de los Estados Unidos o de Europa. Este barrio, según Réclus, además de “muy sano” era también “muy limpio”. En el mismo estaban ubicados los principales edificios públicos, la estación del ferrocarril, los almacenes y los muelles de carga y descarga conocidos como **wharver**. Frente a estos últimos corría la amplia calle donde, en palabras de Carl Bovallius “todo el día circulan vagones del tren con locomotoras o sin ellas y carretones tirados por mulas o negros”. Añadía que dicha calle estaba bordeada por “casas grandes con frecuencia de dos pisos, de maderas todas, y en general tan precariamente erigidas, que uno teme se desplomen como un castillo de naipes en la primera seria tormenta. Los pisos del suelo, sin excepción están consagrados al servicio de Mammon: tiendas, oficinas, lenocinios o garitos ...”. Asimismo le llamó la atención los amplios balcones que “le prestan un gran encanto a las casas, pues de ordinario son corridos a lo largo de las fachadas y a menudo circunvalan todo el edificio”.

Además de **Front Street** había otras dos calles en Colón, las cuales, según Réclus, estaban “flanqueadas solo por algunas cabañas de un solo piso, construidas con maderos”. Pequeños almacenes de quincalla, cantinas y casa de juego, ocupaban los pisos bajos “ocultos por unos tejadillos anchos”. Todo estaba hecho con tablas de las cajas en que se importaba el jabón, el cognac o el vermouth y se sujetaban con clavos o se amarraban con lianas. Allí vivía la gente de color y reinaba el desaseo y “una suciedad repugnante”, porque “las inmundicias de toda clase que se arrastran cerca de las puertas excita la voracidad de los perros sarnosos, de los cerdos gruñidores y de algunos raros gallinazos ...”. Pero los habitantes de este tétrico lugar, a decir de Réclus, no se fijaban en estos graves inconvenientes, por el contrario se recreaban “en esta atmósfera tan perniciosa para los individuos de la raza europea” y se reían “de las miasmas palúdicas, del terrible y peligroso ardor de los rayos solares, y del caliente vapor que despiden el suelo”.

Colón estaba prácticamente rodeada por pantanos, cuyos desagües los recogían dos grandes estanques que, por medio de canales, se comunicaban con el mar. Con tal medida se trataba de mejorar las adversas condiciones de salubridad. En opinión de Francisco Peris Mencheta, que estuvo en la ciudad atlántica en 1886, allí se desconocía “cuanto hace relación con la higiene pública y no hay rastro de policía urbana aún en las calles principales: las restantes están situadas en lagunas cenagosas que despiden una fetidez insoportable, efecto de la descomposición de vegetales, animales y excrementos humanos amontonados a granel por todas partes. Las ranas cantan día y noche en las puertas de las casas y las ratas se pasean por las calles ...”.

Semejante estado de cosas, nos permite deducir por qué el índice de mortalidad en Colón era sumamente elevado. A Peris Mencheta se le informó que en el último invierno se recogían diariamente 25 o 30 cadáveres abandonados en las calles, víctimas de las fiebres. Al mismo tiempo, los niveles de delincuencia eran altos, al punto que los ladrones eran ajusticiados donde se les sorprendía cometiendo el delito.

Así las cosas, no resulta extraño que el autor antes citado afirmara que el aspecto de Colón era el de una “ciudad provisional, creada por las circunstancias y en la presunción de que (se) puede vivir poco tiempo”. Por su parte Bovallius afirmó que la incuria, la negligencia y la suciedad imperantes, solo obligaban a detenerse en este puerto “por la necesidad más urgente, ya que por su aspecto exterior más parecía un **American camp in the far west**, que una ciudad española”. Sumamente críticos fueron los juicios emitidos por el célebre escritor y diplomático argentino Miguel Cané que estuvo en Colón en 1882, al que describió como “un hacinamiento de casas sin orden ni plan; su simple aspecto acusa su naturaleza transitoria, plantada allí por una necesidad geográfica, pero sin porvenir propio de ningún género. El clima es mortífero para el europeo, que escapa difícilmente a las fiebres palúdicas formadas por las emanaciones conti-

nuas que un sol de fuego hace brotar de las aguas estancadas (...). La villa se formó durante la construcción del camino de hierro que atraviesa el Istmo; los yanquis derramaron el oro en grande pero, como los franceses de hoy, poblaron también los cementerios. Al primer golpe de vista se ve la intención de sus habitantes, el deseo de lucro rápido, flotar ante los ojos. Toda esa gente vive allí en la condena de la necesidad, sin apego al suelo, detenida, en su mayor parte, por el hábito que embota y es capaz de ligar al hombre hasta con la prisión". Cané se refirió en términos sumamente despectivos a la "atmósfera pestilencial" reinante en el puerto, a los **bar rooms** norteamericanos con sus **whisky cocktails**, las malas condiciones de los hoteles, los juegos de azar en las calles y los bailes desenfrenados. De allí que calificó a Colón como "una licencia, una libertad absoluta para todos los vicios y las degradaciones humanas ...". Por eso, cuando retornó al buque que lo llevaría a su destino, creyó que "entraba solemnemente en el paraíso".

Podría pensarse que Réclus, Peris Mencheta, Bovallius y Cané exageraron en sus apreciaciones sobre Colón, pero el profesor suizo Ernst Röthlisberger no fue menos cáustico en sus puntos de vista. Indicó que Colón, en 1886, era una "mezcla de civilización y barbarie, de limpieza y suciedad, de laboriosidad y holgazanería y las pasiones alcanzan suma exaltación; hay enorme cantidad de garitos de juego de azar y para la venta de bebidas espirituosas. Por la noche hay una bulla feroz, resuenan detestables y chillonas músicas de baile, en los numerosos charcos croan las ranas, y se escucha sin cesar el canto de los grillos".

Pese a lo anterior la Compañía Universal erigió en la parte occidente de la isla de Manzanillo, hacia 1883, "un barrio totalmente nuevo, de calles amplias y hermosas y bien construidas casitas, estilo chalet (...) que prepara los mejores alojamientos posibles para su numeroso personal en Colón", tal como informaba Bovallius. Se trataba del elegante barrio residencial denominado Christophe Colomb (Cristóbal) en el que la empresa invirtió cinco millones de dólares. Allí también se levantó una suntuosa mansión para Ferdinand de Lesseps, así como almacenes, depósitos, aserraderos, talleres y otros edificios. Del mismo modo, la Compañía del Canal construyó en Colón un hospital, cuyo costo fue de 1.400.000 dólares, un nuevo puerto y un observatorio meteorológico-hidrográfico. En definitiva, como bien apunta Samuel Gutiérrez, durante el período de construcción del Canal francés se desarrolló un nuevo tipo de arquitectura de madera, entre cuyas características sobresalen los balcones grandes y anchos que se prolongan sobre la acera, sostenidos por columnas y con amplios portales en la planta baja. Otra nota sobresaliente es que las casas formaban galerías o pasajes para protegerse del clima.

En otro orden de cosas, no debemos olvidar que el 31 de marzo de 1885, a raíz de la guerra civil, que a la sazón asolaba a Colombia y al Istmo de Panamá, la ciudad de Colón fue destruida casi en su totalidad por un voraz incendio que se atribuyó a los revolucionarios encabezados por Pedro Prestán. Peor aún, a este

sinistro se sumó un saqueo general en el que, a decir de Röthlisberger, “intervino toda la chusma internacional que se encontraba en Colón, cosa que atestiguaban bien claramente las muchas cajas de caudales forzadas que por allí se veían”. Las tropas norteamericanas que desembarcaron fusilaban a todos los que sorprendían robando. Durante el primer mes después del incendio “se enseñoreó de Colón la más espantosa miseria”, al punto que los que se quedaron sin vivienda tuvieron que refugiarse en los barcos extranjeros surtos en la bahía. Pero con suma rapidez se procedió a la reconstrucción de la destruida ciudad y los propietarios más pudientes levantaron “barracas de madera sostenidas sobre postes formando calles discontinuas”.

Henri Cermoise, en 1882, trazó un paralelo entre Colón y Panamá que consideramos muy ilustrativo. Afirmó que mientras la primera era “una ciudad nueva, norteamericana, con sus casas de madera y eso es todo. Panamá al contrario, es una ciudad con raíces profundas, con sus casas de piedra, verdaderas casas que se transmiten de padres a hijos, una ciudad con una población fija. En fin, una ciudad con pasado, más pobre que su joven rival pero más orgullosa”. Sostuvo que en Colón se estaba en Norteamérica “con sus estrechas y geométricas calles”, en tanto que en Panamá se notaba la influencia española “con sus casas de tejas y balcones salientes y gruesos barrotes de hierro forjado, callejuelas estrechas, tortuosas, caprichosas”. En su opinión, en Colón se contaba en dólares, mientras que en Panamá se hacía lo mismo pero en pesos, porque el comercio local era menos activo, toda vez que se conservaba la “indolencia española” y si se encontraban almacenes llevaban nombres en inglés, francés, alemán e italiano.

Cuando a finales de la séptima década, Armand Réclus visitó el Istmo, encontró que en la ciudad de Panamá, como resultado del incendio ocurrido en 1878, no podía darse un paso sin tropezar con ruinas. Indicó que por todas partes se veían casas derruidas, lienzos de pared que amenazaban desplomarse cada momento, enormes grietas y despojos dejados por las llamas. Si bien observó que muy poco era lo que quedaba de las antiguas casas erigidas por los españoles, aún había bastantes a la usanza del siglo XVIII “con los bajos contruidos de ladrillos, y los dos pisos restantes de madera, avanzando por todos lados unos de dos metros, sin perjuicio de un ancho balcón, que tiene la ventaja de proteger al que transita por la calle de la lluvia en una estación y de los fuertes ardores del sol en otra”. A su criterio estas altas casas daban a la ciudad de Panamá “un carácter particular y propio, bien distinto de las demás poblaciones de la América del Centro ...”. Únicamente se habitaban los cuartos superiores, pues en los de abajo se almacenaban las provisiones, los combustibles, los desechos y “todo desahogo”.

A pesar del estado de abandono en que yacía la ciudad de Panamá, Réclus consideró que tenía “un magnífico aspecto con sus ocho o diez iglesias y conventos en ruinas, sus palacios, sus prisiones, sus arsenales de otra época y sus gigantes

fortificaciones". Para entonces se habían cegado y destruido los fosos y murallas que defendían por la parte de tierra y separaban intramuros de las barriadas del arrabal, Pueblo Nuevo y Santa Ana. No obstante, Peris Mencheta apuntó que, en 1886, se distinguían la ciudad alta y la baja, siendo la más poblada esta última.

Entre 25.000 y 26.000 habitantes se calculaba el total de la población de la capital del Istmo, en 1886. A los viajeros les llamaba la atención el cosmopolitismo de Panamá. Según Réclus era el resultado "de un cruzamiento llevado hasta el infinito entre blancos, negros, indios y chinos, aunque en menor proporción y de culies asiáticos". Estimaba que esta gente era "en su fondo, dulce, servicial y buena, pero perezosa y fácil para promover disturbios y revoluciones a que se le incite o aconseje". Para Bovallius la población criolla "es bien educada aunque sin iniciativas", pero su opinión sobre los negros era negativa, pues los consideraba "de la peor ralea, perezosos, petulantes e indignos de confianza". Observaba Cermoise que solo el europeo era activo en el país, porque de las once a las tres de la tarde la población de Panamá la pasaba "boca arriba" en las hamacas. Mientras tanto, las calles permanecían desiertas. "Esa es la hora cuando los gallinazos cumplen con toda tranquilidad sus servicios de policía urbana despedazando las carroñas tendidas al sol. Panamá no conoce otro medio de limpieza. Y como un reconocimiento, la municipalidad prohíbe, bajo severas penas, matar esos funcionarios gratuitos y celosos. Los perros pelados y sarnosos, errantes como los de las ciudades orientales, ayudan a los pájaros destruyendo los huesos que los picos de los gallinazos no pueden atracar. Durante ese tiempo, el nativo duerme la siesta; nadie se lo impide". Pero a las cuatro de la tarde, todo el mundo despertaba para ir de paseo a las bóvedas. También había el paseo de las sabanas que se hacía en carruajes.

Entre los principales edificios de Panamá estaban la catedral, el cabildo y el obispado. Pero con la llegada de los franceses, entre 1880 y 1890, según Samuel Gutiérrez, el crecimiento y desarrollo urbano fue de tal magnitud que "se le hacen estrechas las vestiduras pétreas que le habían servido de abrigo desde su fundación el 21 de enero de 1673". En efecto, basta recordar al Grand Hotel, que los franceses reacondicionaron para alojar las oficinas de la Compañía Universal, el Hospital Central de Panamá, en las faldas del Cerro Ancón, cuya construcción ascendió a la suma de 5.600.000 dólares, y el muelle en la boca del Río Grande, sin descontar la suntuosa casa del Director General Jules Dingler y otros edificios. A su vez, como apunta Alfredo Figueroa Navarro, la oligarquía urbana aprovechó la presencia de los franceses para obtener beneficios de las viviendas de alquiler, al punto que un apartamento que en los barrios elegantes de París costaba 2,000 francos, en la ciudad de Panamá valía 6,000, sin incluir el agua y el gas. Este patriciado también aumentó sus caudales como agente intermediario de las casas foráneas y en el mediano y pequeño comercio.

Esta prosperidad fugaz, que duró lo que la presencia de la Compañía francesa en Panamá, también se tradujo en el incremento de los juegos de azar,

particularmente el de la ruleta, donde, al decir de Cermeise, todas las clases sociales estaban representadas democráticamente, “desde el más miserable negro que apuesta con ansiedad sus 10 centavos, hasta el más grande comerciante cargado de pesos y billetes de banco”. Quizás por ello, el Gobernador Sandomingo Vila dispuso que las casas de juego y de prostitución se situaran a quinientos metros de la ciudad y según Peris Mencheta “adoptó medidas encaminadas a mejorar los servicios públicos y a emprender obras de utilidad manifiesta”. Por otra parte, indicaba Cermeise que todo el mundo portaba una pistola y era ingenuo querer contar con la protección de la autoridad, porque la única misión de la policía era escoltar a los presidiarios que trabajaban para el municipio.

Por último, no debemos olvidar que además de las edificaciones en las ciudades de Panamá y Colón, la Compañía Universal aumentó los llamados “pueblos de la línea” como apunta Samuel Gutiérrez. Se destacan los campamentos o caseríos de Gorgona, San Pablo, Matachín, Bohío Soldado, las Cascadas, Tabernilla y Paraíso, la Boca y Culebra, cuyo costo fue de 9.000 dólares. Algunos de estos campamentos los construyó el arquitecto Prosper Huerne.

2. Antecedentes. La concesión Salgar-Wyse

El colapso económico que significó para el Istmo la inauguración del ferrocarril transcontinental en Estados Unidos, en 1869, determinó que la idea de la construcción de un Canal cobrara más fuerza que nunca. En este contexto se firmaron entre Estados Unidos y Colombia dos tratados para la construcción de una vía interoceánica, a saber: el Sullivan-Samper Cuenca, en 1869, y el Arosemena Sánchez- Hurbult, al año siguiente, que veremos en detalle en otro capítulo y que expiraron al no ser ratificados. Durante este período Estados Unidos realizó numerosas exploraciones en Tehuantepec, Nicaragua y Panamá con el fin de determinar la factibilidad topográfica para la apertura de un Canal intermarino. Incluso en 1872, se creó la primera Comisión del Canal Istmico en Estados Unidos lo que puso de manifiesto el creciente interés de esta nación por el asunto de la ruta interoceánica. Sin embargo, el fracaso de las gestiones contractuales entre Colombia y el país del norte dieron paso a los intereses franceses en la cuestión canalera.

Ya desde antes de la culminación de las obras en el Canal de Suez, Europa comenzó a estudiar la posibilidad de abrir una vía acuática por Centroamérica. En este sentido, en 1871, se celebró en la ciudad belga de Amberes un Congreso Geográfico en el que se trató este problema. Bien que el representante norteamericano se mostró partidario, en esta ocasión, de la vía por el Darién que había sido propuesta con anterioridad por el ingeniero Anthonie de Gogorsa, no se llegó a ninguna conclusión y el Congreso se limitó a recomendar la construcción de una ruta intermarina. Aunque como consecuencia del mismo se fundaron diferentes sociedades para promover la apertura de un Canal, nada efectivo se hizo hasta 1875.

En este año se reunió un nuevo Congreso Geográfico en París con la asistencia del héroe de Suez, el conde Ferdinand de Lesseps. A pesar de la solemnidad del acto y del entusiasmo que despertó, no se llegó a conclusiones definitivas sobre la excavación de la vía intermarina, aunque el Congreso creó el "Comité francés para el estudio de la perforación del Istmo americano". El mismo integrado por un selecto grupo de geógrafos, geólogos e ingenieros estuvo presidido por el propio Ferdinand de Lesseps. El dinero necesario para las investigaciones se obtuvo de la "Sociedad Civil Internacional del Canal Interoceánico del Darién", también conocida como Sindicato Türr, con un capital de 300 mil francos, integrada por Istvan Türr, su cuñado Lucien Napoleón Bonaparte-Wyse, Henri Bionne y el barón Jacques de Reinach, quien se haría tristemente célebre en el denominado "escándalo de Panamá".

A comienzos de noviembre de 1876 Bonaparte-Wyse organizó y dirigió junto con el teniente Armand Réclus, una expedición francesa al Istmo para estudiar la factibilidad de la ruta por el Darién. Este intento fracasó al comprobarse la impracticabilidad para abrir un Canal por dicha región. Si bien Bonaparte Wyse y Réclus regresaron a París con las manos vacías, esto no impidió que al año siguiente emprendieran una nueva expedición, esta vez para recorrer San Blas. Aunque los resultados fueron nuevamente negativos, Wyse no se decepcionó y encomendó a Réclus el estudio de factibilidad para excavar la vía siguiendo la línea del ferrocarril. Réclus, junto con el ingeniero panameño Pedro Sosa, realizó una exploración superficial y en apenas 4 días rindió un informe favorable para abrir un Canal paralelo a la línea.

Entretanto Wyse se había trasladado a Bogotá para concertar un convenio con el gobierno liberal de Aquileo Parra. El mismo conocido como el contrato Salgar-Wyse se firmó el 4 de marzo de 1878. Gracias a este documento la Sociedad Civil o Sindicato Türr obtuvo el privilegio exclusivo por 99 años para construir un Canal a través del Istmo de Panamá, a cambio del depósito en un Banco de Londres a nombre del gobierno colombiano de 750 mil francos, antes de 1882. Asimismo, debía organizarse una Comisión Internacional, integrada por ingenieros competentes para realizar las investigaciones necesarias y que presentaría un informe en un plazo máximo de 3 años. La Sociedad Civil se obligaba a organizar una Compañía que se llamaría Compañía Universal del Canal Interoceánico que tendría a su cargo la construcción de la vía. Se concedía un plazo de 12 años para la finalización de la obra prorrogable por otros 6, en caso de fuerza mayor. Los Estados Unidos de Colombia concedía a dicha Compañía 500 mil hectáreas de terreno, además de una faja de tierra de 20 metros de ancho a cada lado del Canal. Los puertos terminales y el Canal mismo serían declarados zonas neutrales a perpetuidad. Asimismo, Colombia recibiría el 5% de las entradas brutas que obtuviera el Canal durante los primeros 25 años, el 6% durante los 25 siguientes y el 7% y el 8% en el medio siglo final de concesión. La cifra mínima de los pagos nunca podría ser inferior a 250 mil dólares. Al cabo de 99 años el Canal revertiría a Colombia.

Si bien la concesión podía ser transferida a otros individuos o sindicatos financieros, bajo ninguna circunstancia debería venderse a un gobierno extranjero. Respecto a la **Panama Railroad Company**, el gobierno de Colombia dejaba a criterio de los concesionarios el llegar a un arreglo amistoso con esta empresa, en relación con sus derechos y privilegios. Los mismos estipulaban que en caso de construcción de un Canal por Panamá, la Compañía del Ferrocarril recibiría una indemnización, la mitad de la cual pasaría a las arcas colombianas. Por tanto, una vez suscrito el convenio, Wyse se trasladó a Nueva York para llegar a un arreglo con los directivos de esta empresa. Si bien no se firmó ningún acuerdo definitivo, en virtud de las exigencias desmedidas por parte de sus directores, más adelante, como veremos, los franceses se vieron obligados a comprar acciones a un precio exorbitante.

Cabe destacar que, Bonaparte Wyse preparó 4 proyectos diferentes para la apertura de un Canal con la finalidad de presentarlos ante el Congreso Internacional de Estudios del Canal Interoceánico, que se celebraría en París en mayo de 1879. El proyecto preferido del autor era el que recomendaba la construcción de una vía a nivel por Panamá con un túnel de 4.79 millas de longitud y que tendría un costo aproximado de 95 millones de dólares. Sin embargo, Wyse introdujo una modificación que consistía en la realización de cortes más profundos con un túnel acortado de 3.65 millas que representaban 300 mil dólares más. Aunque Wyse sostenía que el túnel podía eliminarse por completo a un costo adicional, veía pocas ventajas en ese diseño.

3. La formación de la Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá, los primeros sondeos y la actitud de Estados Unidos

El Congreso de Estudios del Canal Interoceánico se inauguró en París, como ya dijimos, el 15 de mayo de 1879, con 136 delegados de 22 países. Aunque hubo opiniones encontradas y discrepancias al proyecto propuesto por Lesseps de un Canal a nivel, principalmente por parte de los representantes norteamericanos y del barón Godin de Lépinay que defendía una vía por esclusas, se votó a favor del mismo. Las actas del Congreso testimonian que la ruta a nivel fue aprobada por 74 votos favorables, 8 en contra, 16 abstenciones y 38 ausencias.

Inicialmente el Congreso calculó el costo de la obra en 1.200 millones de francos, cifra que en 1880, se ajustó a 843. Mas Lesseps la consideró excesiva y determinó que la apertura del Canal no costaría sino 130 millones de dólares, es decir aproximadamente unos 650 millones de francos. Huelga decir que esta cifra era insuficiente a todas luces, como se demostraría más tarde.

Poco después de la clausura del Congreso Lesseps organizó un sindicato de capital privado y compró la Sociedad Civil o Sindicato Türr en 2 millones de dólares (10 millones de francos). Por tanto, la concesión Salgar-Wyse para la construcción de una vía interoceánica, pasó a ser propiedad exclusiva del nuevo sindicato entre

cuyos socios mayoritarios figuraban el propio Lesseps y su hijo Charles. En este sentido y tal como estipulaba el convenio se comenzó a gestionar la organización de la **Compagnie Universelle du Canal Interocéanique de Panama**, para lo cual el “Gran Francés”, a pesar de su avanzada edad, inició una gira por toda Francia para recaudar 400 millones de francos. Su idea era que todos los pequeños ahorristas del país fueran socios de la Compañía. Asimismo anunció que próximamente visitaría Panamá y Estados Unidos, con el doble propósito de conocer personalmente el emplazamiento del futuro Canal e interiorizar a los norteamericanos del proyecto.

Ya para entonces buena parte de la prensa francesa así como la Banca no veía con buenos ojos esta iniciativa. Entre los argumentos en contra que se manejaban por aquellos días, y que provocaron que la Compañía se viera obligada a pagar enormes sumas en sobornos, estaban: el clima que, según se decía, aniquilaba a todos los individuos de raza blanca que no estuvieran acostumbrados a él, al tiempo que favorecía la proliferación y propagación de enfermedades poco conocidas hasta entonces y para las cuales no había cura; el que Estados Unidos, en virtud de la Doctrina Monroe y del Tratado Mallarino-Bidlack desalojaría a los franceses del Istmo, y, finalmente el que Lesseps estaba senil y embarcaría a toda Francia en la mayor aventura de su historia. Incluso, una publicación financiera, llegó a calificar el proyecto como una “estafa colosal”. Estos comentarios adversos provocaron que la primera emisión de bonos fuera un rotundo fracaso. Así, de las 800 mil acciones que se lanzaron al mercado, apenas se colocaron 60 mil.

A pesar de ello Lesseps no se dio por vencido y el 1º de septiembre de 1879 apareció el primer número del **Bulletin du Canal Interocéanique**. Este Boletín era una publicación quincenal de la Compañía que se editaba con fines propagandísticos e informativos. En este sentido, es necesario destacar, que a lo largo de casi una década que vio la luz, omitió mucha información valiosa sobre la marcha de la empresa y trató por todos los medios, hasta en los momentos más críticos, de dar una imagen favorable sobre la marcha de los trabajos, las condiciones climatológicas del Istmo y la moral y salud de los obreros. Naturalmente esta visión llevó a los accionistas a abrigar falsas ideas sobre lo que en realidad acontecía. Por esto y por el optimismo desbordante de Lesseps, no es extraño que la liquidación de la Compañía, en 1889, fuera una sorpresa para muchos pequeños accionistas. Sin descontar que el dinero vertido por la empresa para comprar a la prensa y el hecho de darle participación a la Banca en la venta de las acciones, hicieron correr ríos de tinta a favor de la **grande entreprise**, como entonces se dio en llamar a la obra del Canal.

En diciembre de 1879, Lesseps, con una nutrida comitiva y parte de su numerosa familia, embarcó en el **Lafayette** rumbo a Colón. Entre el grupo viajaba un equipo de reputados ingenieros que habían de recorrer la línea del ferrocarril por donde se excavaría el Canal. De esta manera, el “gran francés” quería demostrar que no había nada que temer del clima de Panamá. Mas es necesario

destacar, como señalan algunos historiadores, que el viaje tuvo lugar durante la estación seca de nuestro país, cuando los peligros de epidemias se minimizan. No obstante, pocas semanas antes las intensas lluvias habían provocado una inundación a la altura de Barbacoas y el nivel de las aguas del río Chagres había destruido un puente de hierro construido a 12 metros de altura. Sin embargo, en medio de la euforia reinante nadie pareció concederle importancia a este hecho.

Lesseps y su comitiva fueron recibidos en Colón por las autoridades del Istmo y por el pueblo con todos los honores imaginables. Para homenajearlos se hicieron grandes esfuerzos a fin de que la imagen que presentara esta población que, prácticamente vegetaba, fuera la más favorable. De Colón los franceses se dirigieron a la ciudad de Panamá en tren en un viaje que duró 6 horas. La capital hacía semanas que se aprestaba a recibir a los ilustres visitantes y para ello se había limpiado y pintado la ciudad. Además de que el recibimiento fue apoteósico, en su honor se organizaron cenas, bailes y banquetes, como no se habían registrado nunca antes. De Lesseps se alojó en el Grand Hotel y el 1º de enero de 1880 se inauguraron simbólicamente los trabajos del Canal. Fue a una de sus pequeñas hijas a quien correspondió el honor de dar el golpe inicial de la obra con un pico.

El 6 de enero la Comisión Técnica comenzó formalmente sus estudios. Al cabo de pocas semanas rindió un informe en el que aprobaba la construcción de un Canal a nivel y recomendaba levantar una presa para contener las periódicas crecidas del río Chagres, un rompeolas a la entrada de la vía en Colón, como había solicitado Lesseps y una esclusa para las mareas en el Pacífico.

Con este informe Lesseps abandonó el Istmo rumbo a Estados Unidos, dando inicio así a la última etapa de su viaje. Allí pasó 20 días recorriendo diferentes ciudades con el fin de publicitar la obra, aunque con relativo éxito. Antes de concluir su estancia fundó en Nueva York el **Comité Américain** que debía manejar la venta de las acciones de Panamá en Norteamérica. Mas este Comité, por diferentes razones que veremos de inmediato, tuvo escasa trascendencia.

Como es natural Estados Unidos no veía con buenos ojos la idea de que el Canal fuera construido por los franceses. Así, el 8 de marzo de 1880, el Comité selecto de canales interoceánicos de la Cámara de Representantes presentó un informe al Congreso destacando los siguientes puntos: 1. Que cualquier forma de protectorado u otro intento por cualquier gobierno europeo, de controlar un Estado independiente en este continente, era contrario a la Doctrina Monroe y peligroso para la prosperidad y seguridad de los Estados Unidos; 2. Que los Estados Unidos afirme y mantenga su derecho de poseer y controlar cualquier medio de comunicación artificial a través del Istmo; 3. Que se solicite al Presidente tomar medidas para la anulación de cualquier tratado que esté en pugna con esta declaración.

Ese mismo día, el Congreso recibió un mensaje del Presidente Hayes, en el que indicaba: “la política de esta nación es un Canal bajo el control americano. Estados Unidos no puede consentir en la entrega de este control a cualquier combinación de potencias europeas”. Y agregó: “Los americanos tienen el derecho y el deber de ejercer control y autoridad sobre toda vía interoceánica en este continente. De este modo los Estados Unidos reclaman el derecho a ejercer un protectorado exclusivo sobre el Canal que los franceses se proponen construir sobre territorio de Colombia”. Mas Lesseps interpretó estas palabras a su manera y telegrafió a París lo siguiente: “Mensaje presidencial garantiza protección del Canal”. Pero los planes de Washington eran muy diferentes tal como se aprecia en la formación, por entonces, de una sociedad para construir un Canal por Nicaragua. La misma estuvo presidida por el ex-Presidente Ulyses Grant y contó con la promesa de ayuda económica del magnate de la época, el Comodoro Vanderbilt.

A pesar de estos esfuerzos, las empresas ferrocarrileras norteamericanas no compartían la idea de abrir una vía acuática en ningún lugar del continente, ya que la misma iba en contra de sus intereses económicos. Años después, el corresponsal de **La Estrella de Panamá** en Nueva York, informaba que: “Se ha formado una fuerte combinación de ferrocarriles continentales, encabezada por C.P. Huntington, con el objeto de impedir se construyan canales ni en Nicaragua ni en Panamá... Las grandes líneas troncales Nueva York Central, Baltimore y Ohio; Chesapeake y Ohio; Canadian Pacific se dan las manos con las grandes vías del Pacífico para obrar contra cualquier canal en el Istmo de Nicaragua; y su poder, influencia y fuerza serán suficientes para que consigan su objeto”.

Una vez de regreso a Francia, Ferdinand de Lesseps se dedicó a la obtención del capital necesario para la construcción de la obra, reactivando la venta de las acciones de la Compañía. Lesseps estableció el capital inicial de la empresa en 300 millones de francos o 60 millones de dólares, aunque el mismo resultaba a las claras insuficiente. Salieron al mercado 600 mil acciones a 500 francos o 100 dólares cada una, con grandes facilidades para su adquisición. En efecto, se exigía el pago al contado de solo el 25% y se otorgaba un plazo de 6 años para cancelar el resto. Para entonces la Compañía había gastado ya ingentes sumas de dinero para contar con el favor de la prensa y otorgado enormes concesiones a la Banca por comercializar las acciones. Sin embargo, cabe destacar que solo dos bancos se negaron a vender los bonos de la Compañía, el **Crédit Foncier** y la Banca Rothschild, por considerar dudosa la inversión. El apoyo de los periódicos fue decisivo para que las emisiones que se hicieron se convirtieran en un gran éxito, pero hay que resaltar que solo se pusieron a la venta acciones que no representaban más que la mitad de lo que costaría el Canal, según los cálculos demasiado optimistas de Lesseps. En las postrimerías de 1880 se inició la venta de los bonos y más de cien mil pequeños inversionistas, en su mayoría, acudieron al llamado de Lesseps. En marzo del año siguiente, el “gran francés” asumió la presidencia de la **Compagnie Universelle**, Henri Bionne la Secretaría General y Charles de Lesseps, la dirección.

4. Los trabajos del Canal en Panamá

a. La infraestructura y la mano de obra

A finales de enero de 1881 desembarcó en Colón el primer grupo de trabajadores y unos 40 ingenieros franceses, encabezados por Gaston Blanchet y Armand Réclus. En febrero, éste último cablegrafió a Lesseps que se encontraba en París, comunicándole el inicio de los trabajos. Blanchet se hallaba en Panamá como representante de la empresa constructora **Couvreux y Hersent**, que Lesseps había contratado para los trabajos de excavación, por un período de dos años.

Las labores comenzaron por la limpieza del terreno entre Colón y Panamá, tarea que estuvo terminada en mayo. Asimismo, se efectuó un trabajo de desmonte alrededor de las poblaciones de Gatún y Emperador para levantar casas a fin de alojar al personal de la empresa. En este sentido se construyeron, en primera instancia, cuarteles sobre plataformas para proteger a los obreros de las ratas y las inundaciones. Para los técnicos, en su mayoría franceses, se erigieron "cabañas" cómodas y ventiladas sobre la costa oriental, comunidad que se denominó como ya dijimos **Christophe Colomb**. En la capital, la Compañía adquirió el Grand Hotel, donde estableció sus oficinas administrativas.

Poco después se hizo evidente que sin el control de la **Panama Railroad** los trabajos de la vía avanzarían muy lentamente, en virtud de la falta de colaboración de aquella. Al respecto, hay que tener presente que el tren era prácticamente el único medio de transporte con que contaban los galos para acarrear las herramientas, la maquinaria y transportar a los trabajadores. Según el teniente Armand Réclus, se trataba de un plan preconcebido por los directivos del ferrocarril para obligar a la **Compagnie Universelle** a comprar acciones a un precio exorbitante. No obstante, Réclus consideraba que no quedaba otro camino más que adquirir. De esta manera, después de intensas y extenuantes negociaciones, en septiembre de 1881, la empresa francesa compró 68.500 acciones de las 70.000 disponibles, a 250 dólares cada una, más del doble de su valor real. A pesar de ello el status legal de la compañía ferrocarrilera no cambió, pues siguió funcionando como una empresa norteamericana, regida por la legislación del Estado de Nueva York.

Uno de los problemas más difíciles que debió enfrentar la Compañía Universal en Panamá fue el abastecimiento de mano de obra y su mantenimiento en la región. Al principio, cuando el trabajo se redujo a la limpieza del terreno, se emplearon indígenas y negros locales. Se trataba de una mano de obra barata, al punto que la Compañía pagaba 0.60 por día y una ración de alimentos de 0.45. Sin embargo, el creciente monto de la obra determinó que, en poco tiempo, se hiciera necesario importar trabajadores. Así, las islas del Caribe se convirtieron, rápidamente, en el principal abastecedor de obreros, ya que "las razas naturales de los trópicos aquí en su mayor parte de origen africano, parecen ser los únicos humanos formados para soportar trabajos fuertes mientras se exponen al sol del

Istmo". Entre ellas la de Jamaica fue una verdadera cantera de suministro, tan es así que en un año como 1885, cuando se reclutaron 13.000 trabajadores extranjeros, 9.000 procedían de esta isla. Vale decir que más del 60% de la mano de obra utilizada en las excavaciones de la vía, en los años inmediatamente posteriores, fue jamaicana. En 1886 el periodista español Francisco Peris Mencheta afirmaba que de los 12.000 "trabajadores que a lo sumo hay ocupados en el Canal dos terceras partes son de Jamaica. El resto puede subdividirse en la siguiente forma: de las Barbadas, 1.450; de la Martinica, 900; de Santa Lucía, 600; de Nueva Orleans, 550; de Venezuela, 300 y de Cartagena de Indias, 200".

Sin embargo, a pesar de la facilidad de su adaptación al clima y al medio ambiente de Panamá, lo que incluso los hacía casi inmunes a determinadas enfermedades tropicales, estos trabajadores resultaron muy conflictivos para la Compañía, principalmente debido a que las condiciones de vida eran extremadamente duras y los sueldos muy bajos. Debemos tener presente también, que buena parte de estos obreros no venían al Istmo con ánimo de afincarse, sino que estaban de paso y su principal objetivo era reunir algo de dinero para regresar a su país de origen. En consecuencia, la desertión de la mano de obra fue una constante durante el período francés. Asimismo, estos elementos resultaban "holgazanes e indómitos por su carácter pendenciero y violento", lo que, con frecuencia, dio origen a enfrentamientos con otros operarios y con la dirección de la empresa.

Aunque en 1886 John Bigelow sostenía que las necesidades de los obreros de color "son un poco más difíciles de satisfacer que aquellas de las aves del aire o las bestias de los campos", lo cierto es que, en reiteradas ocasiones, estos individuos generaron huelgas y presentaron reclamos y demandas a la Compañía en busca de mejoras salariales y de las condiciones de trabajo, vivienda y salubridad. Respecto al primer punto debemos tener presente que en el año antedicho y después de sucesivos incrementos en los jornales, un obrero ganaba un promedio de un peso y medio por día y gastaba un peso en alimentarse. Tal como indicaba Peris Mencheta: "Supongamos que trabaja al mes veinticuatro días para lo cual se necesita tener una naturaleza de hierro, que pocos tienen, y que la ropa, limpieza de la misma y otros gastos indispensables no exceden de diez centavos por día; pues aún así tendremos que ha ganado al mes 36 pesos y que ha invertido en su manutención 33". Si bien este comentario puede ser exagerado, la vida de estos trabajadores en el Istmo debió ser penosa, como se desprende de los relatos de los contemporáneos, algunos de los cuales, como Paul Gauguin, trabajaron en las obras. En 1887, el célebre pintor francés escribía: "tengo que cavar ... de cinco y treinta de la mañana a seis de la tarde, bajo el sol y la lluvia tropical. En la noche los mosquitos me devoran".

Según Carl Bovallius los negros de Jamaica le ocasionaron tantos problemas a la Compañía que la misma comenzó a contratar jornaleros colombianos e indios

del Darién y de las bocas del río Magdalena porque demostraron ser “singularmente utilizables, avezados como están a las inclemencias del tiempo y además de estar vigorosamente constituidos son laboriosos y sobrios”. Sobre la llegada de trabajadores al Istmo informaba **La Estrella de Panamá** el 11 de febrero de 1886, en los siguientes términos: “Nueva clase de operarios se ha introducido al Istmo para facilitar los trabajos del Canal. Los vapores **Foxhall** y **P. Miller** ... trajeron de Nueva Orleans cerca de trescientos hombres. Al señor C.H. Burns ... se debe la introducción ... de tan excelentes operarios, pues durante su corta ausencia de aquí, organizó en la ciudad agencias y sucursales de emigración con tan laudable objeto”.

Un año más tarde, en mayo de 1887, el mismo periódico se refería a la llegada de trabajadores chinos: “Quinientos sesenta y tres asiáticos desembarcaron ayer a las 12:30 a.m. del vapor **Colima**; e inmediatamente se trasbordaron a los vagones de un tren expreso que a la 1:00 p.m. partió para la línea. Todos oriundos de Cantón, vienen en perfecto estado de salud, están robustos con disposición de trabajar ... lo cual demuestra que los encargados de esta importación han sabido organizarla debidamente. En efecto, esta primera remesa vino ... bajo las inmediatas órdenes de Mr. C. Szarvadi, ingeniero de la “Sociedad de Trabajos Públicos y Construcciones”. Mas debemos destacar que esta mano de obra no era estable. Así, mientras los jamaicanos y otros negros oriundos del Caribe abandonaban el trabajo para regresar a su país, después de haber ahorrado lo suficiente, los chinos terminaban instalando pequeñas tiendas o pensiones.

Sin embargo, como ya dijimos, no resultaba fácil ahorrar, máxime cuando según Peris Mencheta los obreros gastaban mucho dinero solamente en su alimento diario. Así, su desayuno “es una taza de café y una copita de ron, que le cuestan 15 centavos. Para almorzar toma un plato de mondongos, que vale 10 centavos, y como no basta esto para alimentar su extenuado cuerpo efecto del sudor constante que baña su piel en las horas de trabajo, repite el plato o lo pide de piltrafas, o come una ración de tasajos, que cuesta de 20 a 30 centavos, que con los 5 del pan, resultan que al llegar al mediodía, ha gastado el obrero medio peso sin beber vino, cerveza ni agua potable”. El resto del dinero lo dilapidaban en dudosas diversiones los fines de semana, porque como en 1887 escribía Rogers: “los obreros son pagados los sábados al mediodía. Generalmente el domingo es un día de derroche para el negro, el lunes es de recuperación y el martes está en el trabajo”.

A pesar de lo anterior para la Compañía y principalmente para su gestor, Ferdinand de Lesseps, el bienestar de los obreros fue una prioridad y así lo hizo saber un sinnúmero de veces en su correspondencia. Para ello la empresa adoptó, como indica Gerstle Mack, un patrón de dormitorios bien ventilados con 40 literas y techados con hierro corrugado para alojar a los operarios negros. Asimismo, se fundaron hospitales para la atención de todo el personal. En efecto, en el Cerro

Ancón se construyó el **Hôpital Nôtre Dame du Canal** y en Colón se levantó otro, al tiempo que se erigió un sanatorio en la isla de Taboga, que en la época fueron considerados los mejores de la región.

Aunque los obreros de color no se vieron tan afectados por el clima como los blancos, esto no significó su inmunidad frente a las enfermedades, sobre todo cuando el trabajo excesivo fue minando sus organismos. En 1886 Peris Mencheta manifestaba que entre el 1º de enero y el 15 de febrero de dicho año, se habían registrado 1.088 ingresos en los hospitales de la Compañía, a saber: 41 por fiebre amarilla; 602 por fiebres palúdicas; 100 por fiebres biliosas; 65 por disenteria; 67 por anemia; 77 por dispepsia; 44 por tuberculosis; 57 por pulmonía; 35 por reumatismo". Asimismo recomendaba que los "que amen la vida no deben ir allí (Panamá); es fácil hacerse rico a poco que la fortuna ayude, pero lo es también el morir antes de haber ganado lo suficiente para el pago del entierro".

Los primeros indicios de que había fiebre amarilla y malaria en Panamá se produjeron ya en junio de 1881. Ese mismo mes murió un empleado y poco después fallecieron Henri Bionne y Gaston Blanchet. En el informe que en la década del 90 elaboró la **Compagnie Nouvelle** se calculó que se habían producido 4.987 defunciones, es decir un promedio de 59.7 por mil, durante el tiempo de operaciones de la Compañía Universal. Por su parte, las cifras que aportó el doctor Gorgas hablan de 5.527 muertes, es decir el 63.1 por mil en el mismo período. Según Philippe Bunau Varilla de cada 100 trabajadores recién desembarcados morían 20 y de los que sobrevivían solo 20 quedaban en capacidad de trabajar. Otros cálculos indicaban que de 4 personas llegadas de Francia por lo menos 2 y a veces 3 morían de fiebres.

Asimismo, el informe ya referido de la **Compagnie Nouvelle** expresaba: "los negros nativos y especialmente aquellos de las Antillas ... demuestran la mayor resistencia con motivo de su capacidad para soportar el ardiente sol, su inmunidad para la fiebre amarilla. Los hindúes, chinos, negros africanos, son menos robustos y ... sucumben fácilmente a los ataques del beriberi ... Actualmente, el europeo puede soportar el clima ... mientras no intente trabajar en las excavaciones". Respecto a los europeos señala David Mc Cullough que de 33 italianos que llegaron a Colón en 1885, 27 fallecieron en las 3 semanas posteriores a su desembarco. En octubre del año siguiente de los 30 ingenieros franceses que arribaron murieron 13 en los próximos 30 días.

Por aquella época se comentaba que en los hospitales se producía un número tan crecido de defunciones y se necesitaban tan urgentemente camas que, con frecuencia en los ataúdes iban moribundos. Los que no llegaban a los hospitales, por lo general, casi siempre la mano de obra negra, eran arrojados en fosas comunes. Todas las mañanas partía de Colón un tren funerario en dirección a la Colina del Mono para enterrar a los muertos. Según S.W. Plume, en Panamá "todos morían como animales".

b. Las excavaciones

Los verdaderos trabajos de excavación comenzaron el 20 de enero de 1882 en Emperador. Ya para el mes siguiente la firma **Couvreux y Hersent** subcontrató una empresa norteamericana para excavar por el lado de la costa atlántica y a finales de año otra empresa recibió un convenio similar hacia el Pacífico. Poco después **Couvreux y Hersent** decidió dar por concluido su compromiso con la Compañía Universal y retirarse del Istmo. Otro tanto hizo el teniente Armand Réclus, si bien no se desvinculó totalmente del proyecto porque continuó trabajando junto a Lesseps en París. Como es natural todos abandonaban el Istmo ante las dificultades y la imposibilidad de solucionar una serie de problemas de los que dependía, en buena medida, el éxito de la empresa. A los múltiples obstáculos que ya se venían afrontando, se sumó, en 1883, el incremento de la mortalidad en el Istmo, producto de las epidemias y un temblor de tierra que ocasionó daños en las vías ferroviarias. Pero nada de esto fue tomado muy en serio en París, donde se vivía en una total euforia, al punto de que el **Bulletin** se refirió muy ligeramente a ambos hechos. La retirada de Panamá de Réclus determinó que ese mismo año se nombrara el primer Director de la Compañía en Panamá. El cargo recayó en el brillante ingeniero Jules Isidore Dingler, quien viajó al Istmo junto a Charles de Lesseps.

Si bien Dingler realizó una ingente labor para la Compañía, no sólo como ingeniero en lo que se refiere al diseño del mismo Canal, sino y fundamentalmente como administrador, se recuerda más por las supuestas excentricidades como la "folle Dingler", una casa de campo en el cerro Ancón. Lo cierto es que el Director puso orden en la burocracia que trabajaba para la empresa en Panamá, organizó, delimitó y reglamentó las labores administrativas y exigió de todos eficiencia y dedicación. Mas también es cierto que no se midió en gastos y adquirió nueva maquinaria y equipo, al tiempo que cambió los planes de las excavaciones y contrató gran cantidad de operarios. Pero los problemas no desaparecieron, sino que por el contrario parecían agravarse cada vez más y no tener solución. En efecto, al parecer no había forma de contener y dominar la corriente del río Chagres y la represa proyectada semejaba no ser viable. Asimismo, se producían aludes de tierra y lodo en el corte de Culebra, lo que entorpecía los trabajos, porque después de avanzar en la excavación se volvía al punto original. De esta manera, se desperdiciaba tiempo, dinero y energías.

En octubre de 1883 Dingler trajo a su familia al Istmo, con tan poca fortuna que sus dos hijos y el novio de su hija murieron de fiebre amarilla ese mismo año, y en 1885 falleció su esposa. En esta última fecha se produjo en Panamá la revolución liberal, de la que ya hablamos en otros capítulos, que tuvo como resultado el incendio de la ciudad de Colón. Si bien la Compañía no interrumpió operaciones, las obras se hicieron más lentas y muchos trabajadores abandonaron su labor. Después que los rebeldes se apoderaron de un remolcador de la Compañía, Dingler solicitó a su gobierno el envío de navíos de guerra para proteger

las vidas y bienes de los súbditos franceses en Panamá. Con grandes vacilaciones se envió una fragata a Colón con instrucciones precisas de desembarcar únicamente en caso de que todo el cuerpo consular lo solicitara.

Después de tantos contratiempos y pérdidas personales, Dingler abandonó el Istmo en 1885, agotado y desengañado. Durante su gestión, aunque se realizaron grandes y favorables cambios, como ya indicamos, también se gastó mucho dinero. Se compró más equipo del necesario y no siempre utilizable y la Compañía fue víctima de estafas y fraudes.

5. El fracaso de la Compañía Universal

El sucesor de Dingler fue Maurice Hutin quien no permaneció mucho tiempo en Panamá y fue rápidamente reemplazado por el célebre ingeniero Philippe Bunau Varilla. En junio de 1885 se comenzó a hablar, por primera vez, en París de ciertas dificultades que enfrentaba la Compañía en Panamá, así como de las enormes sumas de dinero que había derrochado Jules Dingler, en la ya referida casa de campo, además de los establos con caballos pura sangre y un vagón de tren de un lujo desmedido. Como consecuencia, las acciones comenzaron a bajar en la bolsa de valores. Hasta entonces nadie había dudado del crédito de la Compañía ni del éxito de la empresa. Al mes siguiente, durante la reunión anual de los accionistas, Lesseps manifestó que la obra no quedaría terminada en el tiempo convenido y que el costo original se hallaba en estudio.

En el mes de agosto de 1885 aparecieron dos artículos periodísticos que ponían en entredicho los avances de la Compañía Universal. Así, en **L'Economiste Français** se advertía que, sino se reorganizaba la empresa, se produciría en breve "el más terrible desastre financiero del siglo diecinueve". Por su parte, **The Financial Times** de Londres decía: "Todo el asunto es una patraña y eso es lo que ha sido desde el principio". Por tanto, las acciones continuaron bajando. A ello se sumó el hecho de que en noviembre las intensas lluvias en el Istmo provocaron que el Chagres creciera más de 9 metros sobre su nivel normal y el ferrocarril quedara inutilizable entorpeciendo los trabajos. No obstante, a pesar de tantos signos desfavorables Lesseps no perdía el optimismo y parecía no darse cuenta de la real situación que atravesaba la empresa. Para entonces las dificultades económicas de la Compañía eran un secreto a voces, que se confirmaron, en mayo de 1886, cuando el "gran francés" habló por primera vez de la lotería de bonos, gracias a la cual se garantizaba la conclusión de la obra. La misma consistía en vender los bonos del Canal junto con boletos numerados.

Cabe destacar que Lesseps había visitado nuevamente el Istmo en febrero y según parece no había hallado ningún signo de alarma. A pesar de su ilimitada confianza en la "grande entreprise", el gobierno francés decidió enviar un ingeniero para que le informara sobre el estado de las obras en Panamá, antes de dar su aprobación para el proyecto de la lotería de bonos. La designación recayó en el brillante e incorruptible Armand Rousseau. El informe Rousseau, dado a conocer

meses más tarde, afirmaba que, en su opinión, Francia debía terminar el Canal porque sino, en su lugar, otro país lo haría, con el consiguiente perjuicio para los miles de accionistas galos que habían invertido sus ahorros. Por tanto, él proponía que el gobierno francés aprobara el proyecto de lotería propuesto por Lesseps. No obstante señalaba que era imposible terminar el Canal en el tiempo estipulado y con los exiguos recursos que disponía la Compañía, a menos que la empresa modificara el diseño. Como sostiene Mc Cullough, es casi seguro que se refería a la construcción de una Canal a nivel, aunque no lo consignó explícitamente. También por estos días el nuevo Director de la Compañía en Panamá, M. Boyer, que sustituyó a Bunau Varilla, opinó que era imposible construir una vía a nivel. Desafortunadamente, pocas semanas después murió víctima de la fiebre amarilla.

En estas circunstancias, la Cámara de Diputados suspendió la aprobación de la lotería de bonos y solicitó una auditoría de las cuentas de la Compañía Universal. Mas Ferdinand de Lesseps se sintió ultrajado y se negó a colaborar con la investigación. Fue más lejos aún y solicitó retirar su pedido de la lotería. Sin embargo, la situación de la empresa era desesperada y tuvo que recurrir a nuevas emisiones de bonos que en nada contribuyeron a aliviar la situación. En octubre, Lesseps no tuvo más alternativa que aceptar la propuesta de construir un Canal por esclusas abandonando así, definitivamente, aunque demasiado tarde, una quimera que había costado muchas vidas, dinero y energía inútiles. No obstante, el Canal por esclusas costaría 600 millones de francos y en aquel momento ni remotamente la empresa los poseía. A pesar de ello se contrató al ingeniero Gustave Eiffel para diseñar las compuertas de las esclusas y en enero de 1887 su equipo ya estaba trabajando en el Istmo. Para tal efecto hubo que hacer una nueva emisión de bonos en el mes de octubre, pero la misma fue un rotundo fracaso. El pueblo francés había dejado de creer en Lesseps y su "grande entreprise".

En abril de 1888, sorprendentemente, la Cámara de Diputados aprobó la lotería de bonos, gracias a la cual la Compañía estaba autorizada a obtener un préstamo de 720 millones de francos, 600 de los cuales se utilizarían para concluir las obras del Canal por esclusas y el resto se invertiría en títulos del Estado que sirvieran como garantía para el pago de los bonos y los premios de lotería. Como es natural, esta ley hizo renacer nuevas esperanzas y causó honda expectativa. Mas el público no acogió favorablemente esta nueva iniciativa, que resultó un fracaso y los bonos se depreciaron enormemente en el mercado. Es necesario destacar que la aprobación de este mecanismo por parte de la Cámara de Diputados le costó, a la fenecida Compañía Universal, varios cientos de miles de francos en sobornos.

El 14 de diciembre de 1888 la Compañía se vio obligada a suspender los pagos y pidió una moratoria de 3 meses por parte del Gobierno, con el fin de organizar una nueva empresa. Sin embargo, el Tribunal Civil del Sena nombró 3 Síndicos temporales para administrarla. Lesseps pareció no doblegarse y anunció públicamente la formación de otra Compañía, para lo cual, al mes siguiente, en enero

de 1889, lanzó al mercado una emisión de 600 mil bonos de los que apenas se vendieron 9 mil. En febrero el Tribunal Civil del Sena designó un Liquidador. La **Compagnie Universelle du Canal interocéanique de Panama** había dejado de existir. El 15 de mayo el Liquidador ordenó suspender por completo los trabajos en el Istmo.

Tal como indica Gerstle Mack las operaciones de la Compañía Universal en el Istmo, se dividieron en 4 periodos, a saber: 1. Entre marzo de 1881 y finales de 1882, el trabajo estuvo a cargo de una sola empresa, la firma **Couvreux y Hersent**; 2. De 1883 a 1885, hubo gran número de empresas contratistas bajo la superintendencia de la misma compañía; 3. De 1886 a 1887 media docena de contratistas estuvieron a cargo de las excavaciones; y 4. Por último, en 1888, se produjo el abandono o la suspensión indefinida del proyecto de un Canal a nivel, a cambio de una vía por esclusas.

Según las estimaciones más confiables la aventura francesa en Panamá había costado casi 1.500 millones de francos o algo más de 260 millones de dólares. Tal como afirma Álvaro Rebolledo: "Después de siete años de trabajo se había construido menos de la cuarta parte de la obra con un costo de 262 millones de dólares de los cuales 156 se habían gastado en el Istmo, dispersándose el saldo en varios gastos hechos en París. La Compañía tenía obligaciones por la enorme suma de 370 millones debido a los fuertes descuentos de los empréstitos y comisiones para su contratación. Los contratistas habían hecho ganancias calculadas en más de quince millones. Se ha dicho que no menos de 60 millones se despilfarraron en París en comisiones secretas, sobornos, subvenciones a la prensa y en otras diligencias de dudosa moralidad".

6. La suspensión de los trabajos y la creación de la Nueva Compañía

Las noticias llegadas de París, respecto a los problemas que afrontaba la Compañía Universal, conmocionaron el Istmo. Durante casi una década había circulado mucho dinero en nuestro país, la población se había incrementado notablemente y la economía se había reactivado en forma acelerada. En enero de 1889 la firma contratista **Artigue, Sonderegger et Cia.** suspendió los trabajos en Culebra por un día y esto provocó verdadero pánico en la capital. Al trauma que significaba asimilar el hecho de que el Canal no habría de terminarse, se sumó entonces el miedo de que los trabajadores cesantes pudieran amotinarse. Al respecto, **La Estrella de Panamá** consignaba el 8 de ese mes: "... la alarma se esparció por toda la población y comenzaron a circular caprichosos rumores: unos decían que los jornaleros de Culebra se habían lanzado al saqueo, otros que se temía una sublevación de proporciones serias ...". En estas circunstancias el gobierno envió un piquete de 50 soldados, que al encontrar todo en paz, se retiró. En previsión de cualquier suceso quedaron 20 efectivos, que no fue necesario utilizar porque al día siguiente la empresa reinició los trabajos.

Como ya dijimos, fue en mayo de 1889, cuando el Liquidador Oficial dio la orden de paralizar las obras. Este colapso provocó que aproximadamente 14.000 empleados quedaran cesantes en nuestro país. Únicamente se contrató personal para el mantenimiento de los servicios vitales. Al año siguiente la planilla de la Compañía en Panamá no superaba los 800 empleados. No obstante, buena parte de los obreros desocupados no permanecieron en el Istmo. En efecto, los jamaquinos fueron repatriados a costa de su gobierno y otro tanto sucedió con los norteamericanos.

Incluso, antes de la suspensión total de las obras, el 1º de abril de 1889 **La Estrella de Panamá** opinaba: “Ha llegado una época de verdadera crisis para el Istmo, época temida hace tiempo aún por los más escépticos en materia de esperanzas, ya que la situación financiera del país se hace cada día más tirante, más amenazadora, por la ruina de las masas, principalmente, que entraña un largo catálogo de desdichas. Se ha repetido hasta la saciedad que aquí se carece de vida propia que dependemos en lo absoluto de circunstancias transitorias y excepcionales que nuestra existencia comercial o financieramente hablando, es del todo falsa, por lo efímero ...”.

Este pesimismo que embargaba a los habitantes del Istmo, pareció disminuir cuando se conoció la noticia de que se organizaría una nueva Compañía para terminar las obras del Canal. Cabe destacar que la Comisión técnica, formada por los liquidadores de la Compañía Universal, que viajó al Istmo para inspeccionar las obras, regresó a Francia con un informe alentador. En efecto, en el mismo se consignaba que si bien la tarea que había por delante era gigantesca, los trabajos se conservaban en buen estado y el Canal por esclusas podría quedar terminado en 8 años.

En consecuencia, Lucien Napoleón Bonaparte Wyse viajó nuevamente a Bogotá para concertar una prórroga del contrato Salgar-Wyse. Así, en diciembre de 1890 se firmó la Convención Wyse-Roldán que prorrogaba por 10 años la fecha de terminación del Canal, siempre y cuando se formara una nueva Compañía que comenzara operaciones, a más tardar, el 28 de febrero de 1893. Pero en la práctica se vio que era imposible cumplir este plazo, de suerte que el Congreso autorizó al Ejecutivo colombiano a extender la fecha de formación de la nueva empresa hasta el 11 de octubre de 1894. Posteriormente, el decreto ejecutivo 721 de 23 de abril de 1900 permitió la firma de un nuevo contrato que dilataba la terminación de la vía acuática hasta 1910. Estas prórrogas que en nada beneficiaban a Colombia despertaron encendidas críticas no sólo por parte del partido Liberal, sino también por prestigiosos miembros del partido conservador, entonces en el poder. Entre ellas cabe destacar la de Carlos Martínez Silva, quien declaró que era evidente que los franceses nunca podrían terminar la obra y sólo buscaban ganar tiempo para vender la concesión. En su opinión, el gobierno debía dejar que caducara el contrato original y negociar entonces directamente con Washington. Mas, como bien sabemos el inicio de la Guerra de los Mil Días, en 1899, determinó que

Colombia se viera urgida de dinero para comprar armas, equipo bélico y remunerar a los hombres movilizados y Francia estaba dispuesta a pagar en efectivo por las prórrogas. En efecto, los franceses depositaron en la Legación colombiana en París 5 millones de francos, después de la firma del convenio Wyse-Roldán, dinero que fue utilizado para combatir a los liberales en armas. En consecuencia, el directorio de este partido declaró que si ganaban la guerra no reconocerían el referido acto ejecutivo.

La **Compagnie Nouvelle du Canal Interocéanique**, se organizó formalmente el 20 de octubre de 1894, 9 días antes del vencimiento del plazo otorgado por Colombia. Su Junta Directiva estaba integrada por 9 directores y 3 funcionarios ejecutivos entre los que se contaban Maurice Hutin, que como ya dijimos había reemplazado a Dingler como director de las obras del Canal en Panamá, aunque la Nueva empresa sostuvo públicamente que ningún integrante de la Compañía Universal estaba vinculado a ella. De inmediato se formó una Comisión Técnica que viajó al Istmo para realizar los proyectos del Canal por esclusas. Al respecto, el informe presentado en noviembre de 1898, incluía 3 diseños diferentes a un costo de 500 millones de francos.

Debemos tener en cuenta que en el momento de acometer los trabajos la **Compagnie Nouvelle** tuvo que hacer frente a un sinnúmero de problemas. Entre ellos uno de los más engorrosos fue el desalojo de los colonos que habían usurpado tierras concedidas a la Compañía y que la misma necesitaba para sus operaciones. Por otra parte, la maquinaria y el equipo, en general, habían sufrido el deterioro del tiempo y las inclemencias del clima y se encontraban oxidados.

En cuanto a la mano de obra, al principio la oferta fue superior a la demanda, en virtud de lo cual se pagaron salarios relativamente bajos. Mas, como indica Gerstle Mack, en abril de 1895 los obreros se levantaron en huelga y exigieron mejores estipendios. Ya para el año siguiente la Nueva Compañía se vio obligada a importar mano de obra de Jamaica y Sierra Leone en África. Esta última no dio buen resultado porque muchos trabajadores presentaron síntomas de beriberi y la empresa devolvió a su país a los restantes. Cabe consignar sin embargo, que nunca se emplearon más de 4.000 operarios. Respecto a la salud de los mismos, la Nueva Compañía aprendió de las trágicas experiencias de su antecesora, gracias a lo cual el promedio de muertes por mil, entre 1895 y 1903, fue de 25.5, casi la mitad de lo que registró la Compañía Universal.

Bien pronto se hizo evidente que la **Compagnie Nouvelle** nunca podría terminar la obra. Ya en 1898 la empresa no tenía dinero y antes de suspender los trabajos se ofreció la propiedad al gobierno de Estados Unidos. Así, el 2 de diciembre el Presidente Mc Kinley recibió una propuesta para transferirle los derechos y propiedades. Como veremos en un capítulo posterior, estas negociaciones no prosperaron en aquel momento porque Washington, entonces, estaba más interesado en la ruta por Nicaragua.

7. El escándalo de Panamá

Durante los 4 años siguientes a la ruina de la Compañía Universal, pareció que nadie en Francia investigaría lo que había sucedido con el dinero de los cientos de miles de franceses que habían invertido en la “grande entreprise”. Al inicio de la década del 90, el periodista Edouard Drumont dio la voz de alerta con publicación de un libro al que tituló **La Última Batalla**, en el que denunciaba los malos manejos de la empresa. A pesar de que muchas de las acusaciones vertidas por Drumont eran falsas, la obra fue el detonante para que el país entero le exigiera al gobierno una investigación.

L'affaire Panama, como se dio en llamar al proceso que entonces se inició, convirtió al nombre de nuestro país en un bochorno nacional. En el transcurso del mismo cayeron gobiernos, Primeros Ministros, Secretarios de Estado, diputados y el país entero pareció tambalearse, con la sola mención de Panamá. En determinado momento dio la impresión que nadie que había ocupado un alto cargo en la administración por aquellos años se había visto libre de la danza de millones que manejó la Compañía Universal. Incluso, hasta el “gran francés” fue llamado a declarar a pesar de su precario estado de salud. Mas fue su hijo Charles quien cargó con el peso de la justicia, a pesar de que todo el mundo reconocía que su único y gran pecado había sido la ingenuidad. Charles de Lesseps, quien desde un principio se había mostrado escéptico con el proyecto de Panamá, tuvo que afrontar dos procesos y finalmente fue acusado de fraude y mala administración, además de “inducir en la creencia de proyectos inexistentes y ... despertar esperanzas imaginarias sobre la realización de proyectos quiméricos”. También fue sentenciado por corromper funcionarios públicos. Padre e hijo fueron condenados a 5 años de cárcel y al pago de 3.000 francos, pero Ferdinand de Lesseps, ya en plena senectud y apenas consciente de lo que sucedía, permaneció recluido en su castillo francés.

Otros acusados fueron Gustave Eiffel, el barón Jacques de Reinach, Cornelius Herz, Emile Arton y el ex Ministro Baihaut, además de un crecido número de diputados como ya indicamos. Tanto Reinach como Herz y Arton estaban implicados en la monumental estafa de que fue víctima la Compañía. Como acertadamente afirma Álvaro Rebolledo este fue el “triumvirato de la corrupción”. Debemos consignar, asimismo, que como los dos primeros eran de origen hebreo se pretendió ver una conspiración judía en el fracaso de la empresa. Lo cierto es que ninguno de los dos se presentó a declarar ante los Tribunales; Reinach murió misteriosamente la víspera de su convocatoria ante el jurado y Herz logró huir a Londres. Los alegatos de Arton no lograron aclarar muchos puntos oscuros porque él apenas había sido un intermediario.

En junio de 1893 la Corte de Casación absolvió a Charles y Ferdinand de Lesseps, así como a Gustave Eiffel. En la imposibilidad de pagar una fuerte suma de dinero que le exigía el gobierno francés, Charles se refugió en Inglaterra, donde permaneció hasta 1899. Por su parte, Ferdinand murió en diciembre de 1894.

De esta manera terminó la aventura de la Compañía Universal. Según el historiador inglés James A. Froude, que visitó el Istmo: "No hay quizás en el mundo un lugar en donde se haya concentrado tanta estafa y villanía, tantas enfermedades pestilenciales, tanto estercolero de abominación moral y física, como en la escena de esta famosa empresa de ingeniería del siglo XIX".

BIBLIOGRAFÍA SELECTA

- Bovallius, Carl: **Viaje al Istmo 1881-1883**. Traducción de Abel Lombardo Vega. Biblioteca Nuevo Panamá, Ministerio de Educación, Panamá, 1972.
- Cavelier, Germán: **La Política Internacional de Colombia**. Tomo II, 1860-1903. Editorial Iqueima, Bogotá, 1959.
- DuVal jr. Miles B: **Cádiz a Catay. La historia de la larga lucha diplomática por el Canal de Panamá**. Prólogo de Carlos Manuel Gasteazoro, Editorial Universitaria, Panamá, 1973.
- Figueroa Navarro, Alfredo: **Dominio y Sociedad en el Panamá Colombiano (1821-1903) (Escrutinio Sociológico)**. Impresora Panamá, Panamá, 1978.
- Gasteazoro, Carlos Manuel; Araúz, Celestino Andrés y Muñoz Pinzón, Armando: **La Historia de Panamá en sus Textos**, Tomo I (1501-1903). Editorial Universitaria, Panamá, 1980.
- Gutiérrez, Samuel: **Arquitectura de la época del Canal. 1880-1914 y sus paralelos norteamericanos, franceses y caribeños**. Panamá, 1984.
- Lemaitre, Eduardo: **Panamá y su separación de Colombia. Una historia que parece novela**. Biblioteca Banco Popular, Bogotá, 1972.
- Mack, Gerstle: **La Tierra Dividida**. Prólogo de Carlos Manuel Gasteazoro, Editorial Universitaria, Panamá, 1978.
- Martínez Delgado, Luis: **Panamá. Su independencia de España. Su incorporación a la Gran Colombia. Su separación de Colombia. El canal interoceánico**. Ediciones Lerner, Bogotá, 1972.
- Mc Cullough, David: **El cruce entre dos mares. La creación del canal de Panamá (1870-1914)**. Lasser Press Mexicana, S.A., México, D.F., 1984.
- Nelson, Wolfred: **Cinco años en Panamá**. Estudio preliminar y notas de Armando Muñoz Pinzón. Editorial Universitaria, Panamá, 1971.
- Peris Mencheta, Francisco: **De Madrid a Panamá**. Madrid, Antonio de San Martín Editor, 1886.
- Pizzurno Gelós, Patricia: "Nota introductoria sobre los problemas de la ruta a finales del siglo XIX", en **Revista Lotería**, Nos. 338-339, mayo-junio, 1984.
- : **Antecedentes, hechos y consecuencias de la Guerra de los Mil Días en el Istmo de Panamá**, Panamá, 1990.
- Réclus, Armand: **Exploraciones a los Istmos de Panamá y Darién**. Segunda edición, publicaciones de la Revista Lotería, Panamá, 1958.

- Rebolledo, Álvaro: **Reseña histórico-política de la comunicación inter-oceánica con especial referencia a la separación de Panamá y a los arreglos entre los Estados Unidos y Colombia.** Editorial Hispano-América, San Francisco, California, 1930.
- Rivas, Raimundo: **Historia Diplomática de Colombia (1810-1934).** Ministerio de Relaciones Exteriores, Imprenta Nacional, Bogotá, 1961.
- Susto, Juan Antonio: "Como vio un suizo a Colón y Panamá en 1886". **Revista Lotería**, 2da. época, Vol. X, No. 112, marzo de 1965.

PERIÓDICOS

La Estrella de Panamá: Noticias publicadas por Xenia Batista en el **Boletín de la Academia Panameña de la Historia**, Nos. 26-27 y 37-38.

CAPÍTULO IX

LA GUERRA DE LOS MIL DÍAS EN PANAMÁ



Firma del Tratado del Wisconsin

1. La Regeneración y la guerra en Colombia

a) Núñez y la Constitución centralista de 1886

Al año siguiente de que Rafael Núñez asumiera la primera magistratura de los Estados Unidos de Colombia, en 1884, se produjo, como ya vimos en un capítulo anterior, una revolución armada que dio al traste con la Constitución de Ríonegro y propició la implantación de un sistema de gobierno centralista. Para tal efecto, en septiembre de 1885, se cursaron invitaciones a los Estados a fin de que enviaran a Bogotá dos delegatarios con el objetivo de formar un Consejo Nacional que discutiría las reformas de las instituciones de la República y la nueva Carta Fundamental.

El 11 de noviembre del mismo año, se instaló solemnemente el mencionado Consejo que estuvo integrado por 18 miembros. En el mensaje que en esta ocasión le dirigió el Presidente Núñez a los delegatarios, dejó sentada su posición en el sentido de que la legislación y la administración públicas del país debían unificarse y ser nacionales. Asimismo, planteó, entre otras cosas, la necesidad de que la educación fuera cristiana, que la prensa no atentara contra la honra de los ciudadanos y la tranquilidad del país, para lo cual proponía prohibir el tráfico de armas y municiones, en el que como ya vimos el Istmo de Panamá jugaba un papel destacado. A su entender este trasiego de material bélico incitaba a los levantamientos y era un factor permanente de inestabilidad y conflictos.

Pocas semanas más tarde, el Consejo expidió un Acuerdo sobre reforma Constitucional que, de inmediato, fue aprobado por el Presidente. En el mismo se establecía que el país debía llamarse, en lo sucesivo, República de Colombia y que el Consejo ejercería las funciones de Cuerpo Constituyente y elaboraría la nueva Carta Magna. Entretanto, el 9 de diciembre hubo nuevas elecciones para Presidente y Vicepresidente, tal como indicaba la Constitución de 1863, aún vigente, La elección recayó una vez más en la figura de Rafael Núñez para ocupar la primera magistratura y en los Generales Eliseo Payán y José María Campo Serrano para Vicepresidente y Designado, respectivamente.

Finalmente, el 4 de agosto de 1886, el Consejo Nacional de Delegatarios expidió la nueva Constitución. Para entonces ocupaba la presidencia el General

José María Campo Serrano, por designación de Núñez, quien expresó que la nueva Constitución “pondría fin a la era de intranquilidad y zozobra” por la que había atravesado la nación.

En líneas generales la Constitución de 1886 consignaba, entre otros puntos: el restablecimiento de la unidad nacional; la religión Católica, Apostólica, Romana, como la fe del Estado; la libertad de prensa en épocas de paz, pero responsable si atentaba contra la honra de las personas, el orden social o la tranquilidad pública; los Estados pasaban a llamarse Departamentos y era el Presidente de la República quien nombraba y destituía a los Gobernadores; en caso de guerra el Ejecutivo quedaba investido de ciertas facultades; el Poder Ejecutivo sería ejercido por 8 Ministros y 2 Designados que el Congreso elegiría anualmente. El Legislativo quedaba integrado por dos Cámaras, una de Senadores y otra de Representantes. El Poder Judicial lo componían la Corte Suprema de Justicia, los Tribunales Superiores de Distrito y los jueces de circuito y de los municipios. El Presidente era elegido por el voto directo de los ciudadanos por un periodo de 4 años y era responsable por los actos que violaran la Constitución.

Esta nueva administración de Núñez que principió en 1886 se caracterizó por el Concordato firmado con la Sede Apostólica en Roma el 31 de diciembre de 1887, gracias al cual se le restituyeron a la Iglesia Católica en Colombia, sus antiguos derechos y privilegios. De este mismo año también data la unificación de la legislación del país y el Himno Nacional. El 27 de julio de 1888 el Congreso eligió al doctor Carlos Holguín para ocupar el cargo de Designado por un bienio. En esta ocasión el primer mandatario destacó, una vez más, que la penosa situación económico-fiscal que vivía el país se había agravado después de la revolución del 85. Poco después Núñez abandonó la capital y se retiró a Cartagena de Indias.

En 1890 fue reelecto Presidente de la República y durante este mandato se realizaron varias obras tales como la construcción de una carretera entre Cundinamarca y Boyacá; se concluyó el astillero de Cartagena; se efectuaron trabajos de limpieza y canalización en el río Magdalena; se erigió un hospital militar en Bogotá y un asilo de mujeres, entre otras muchas realizaciones. Poco después que Núñez echara a andar su vasto programa de reformas, se produjo la división del partido conservador. En consecuencia, surgieron los conservadores históricos dirigidos por Marceliano Vélez y los conservadores nacionalistas al frente de los cuales estaba Miguel Antonio Caro, quien en 1892 fue elegido vicepresidente.

b) La administración de Miguel Antonio Caro y las divisiones intestinas.

El retiro de Núñez a Cartagena de Indias, determinó que fuera Miguel Antonio Caro quien ejerciera el mando en Bogotá. En estas circunstancias, las divisiones políticas hacían vislumbrar un nuevo levantamiento, lo que obligó al gobierno a adoptar severas medidas para prevenirlo. Así, en agosto de 1893, se prohibió la publicación de varios periódicos y de cualquier tipo de escritos políticos sin la

autorización de la administración. El temor a un levantamiento del partido liberal, aliado extraoficialmente con los conservadores históricos, llevó a Caro a desterrar a Santiago Pérez, director supremo de los liberales y a encarcelar a varios copartidarios prominentes. La situación pareció complicarse aún más con la muerte de Núñez, acaecida en septiembre de 1894, ya que propició la escisión del grupo histórico de los llamados conservadores nacionalistas y el levantamiento de los liberales.

En efecto, en enero de 1895, los liberales se rebelaron en protesta contra el sistema electoral implantado por la Regeneración, así como por la censura de prensa y las persecuciones de que eran objeto. A pesar de que la rebelión fue rápidamente sofocada por el poder central, a la cabeza de cuyo ejército se hallaba el General Rafael Reyes, la llama rebelde no se extinguió completamente y 4 años más tarde estallaría, como veremos, con toda la violencia de la Guerra de los Mil Días. Por otra parte, este levantamiento sirvió para demostrarle a los liberales que podían derrotar al gobierno con una participación más efectiva de sus copartidarios y una mejor organización. En este sentido, cabe destacar que, apenas un 10% del Partido Liberal, el denominado grupo belicista, tomó parte en este pronunciamiento, lo que hizo abrigar esperanzas a sus dirigentes entre los que se contaban Rafael Uribe Uribe, Siervo Sarmiento, Nemesio y Rafael Camacho, entre otros.

En enero de 1896, los conservadores históricos publicaron un manifiesto denominado Motivos de Disidencia, conocido como Manifiesto de los 21, en el que formalizaban su separación de los nacionalistas en el poder. En el mismo, redactado por Carlos Martínez Silva, se criticaba duramente el sistema de la Regeneración, el excesivo centralismo de la Constitución del 86, la corrupción de los gobernantes, la ley electoral, la censura de prensa, el fortalecimiento exagerado del ejército, el abandono de la educación y la política económica vigente. Poco después, en el mes de marzo, Miguel Antonio Caro entregó la presidencia al Designado, General Guillermo Quintero Calderón. Mas, a pesar de los problemas, su retiro duró apenas 5 días, entre el 12 y el 17, porque insatisfecho, al parecer, con el gabinete nombrado por su sucesor, reasumió la primera magistratura en esta última fecha. Entretanto, los liberales no se mantenían inactivos sino que, por el contrario, entablaban contactos con los conservadores históricos y con los gobiernos liberales de Centro y Sudamérica, a fin de organizar una rebelión armada para desalojar a los nacionalistas del Palacio de San Carlos.

En estas circunstancias, en 1898, se produjo un nuevo torneo electoral para ocupar la Presidencia, en el que resultó triunfador el binomio pro gubernamental integrado por Manuel Antonio Sanclemente y José Manuel Marroquín como Vice Presidente. Dado que Sanclemente confrontaba problemas de salud en virtud de su avanzada edad y permaneció en su casa de Villeta, fue Marroquín quien ejerció el poder real.

c) La guerra del 99 en Colombia

A comienzos de 1899 un grupo de liberales belicistas congregado en Bucaramanga, firmó un pacto por el que se comprometía a iniciar una sublevación armada en alguna fecha de aquel mismo año, la que sería fijada por Pedro Villar, jefe del Partido Liberal en Santander. En consecuencia, poco después se convino que la lucha principiaría el 18 de octubre. Para entonces los liberales ya habían asegurado el abastecimiento de armas por la frontera venezolana, gracias al decidido apoyo brindado por el general Cipriano Castro, a la sazón Presidente de Venezuela.

El día convenido se produjeron 4 pronunciamientos simultáneos en Socorro, San Gil, Oiba y Charalá, todos en el Departamento de Santander. De inmediato, el gobierno declaró el estado de sitio y el orden turbado; prohibió, asimismo, la salida de la capital de los liberales y de cualquier sospechoso. En virtud de que la situación económico-fiscal del país era desesperada y las arcas se hallaban vacías, se ordenó una nueva emisión de papel moneda para solventar los gastos de la guerra, al tiempo que se obligó a todos los hombres comprendidos entre los 17 y 60 años a enrolarse en el ejército. Igualmente se impuso una serie de cargas fiscales a los liberales que más tarde se amplió a los diferentes Departamentos, con especial atención a "los simpatizadores, autores, cómplices y auxiliares de la rebelión".

El gobierno logró reunir un ejército numeroso y bien organizado lo que obligó a los rebeldes a emprender acciones temerarias. A pesar de que los liberales pacifistas hicieron varios intentos por detener el conflicto, tanto el gobierno como los belicistas en armas, estaban decididos a derrotar al enemigo en el campo de batalla y no en una mesa de negociaciones. Bien que los sublevados recibieron ayuda efectiva del Ecuador y de Venezuela, las primeras campañas militares les fueron adversas. Mas el 15 de diciembre ambos bandos se enfrentaron en el valle del río Peralonso, donde los liberales obtuvieron una resonante victoria contra el ejército de la Regeneración.

Después de Peralonso las divisiones dentro del Partido Conservador se hicieron insalvables, principalmente por la conducción de la guerra. En consecuencia, se entregó el mando del ejército gubernamental al General Próspero Pinzón, quien el 25 de mayo de 1900 obtuvo el decisivo triunfo de Palonegro. A pesar de que el gobierno anunció que la revolución había sido desarticulada y la guerra estaba terminada, lo cierto es que los liberales se reagruparon en Ocaña. Aunque la guerra no finalizó en Palonegro, los rebeldes no lograron recuperarse jamás de esta derrota y se vieron obligados a seguir operando con el sistema de la guerra de guerrillas, excepto en el Istmo de Panamá donde, como veremos, a finales de 1901 el General Benjamín Herrera desembarcó con un gran ejército.

Mientras tanto en Bogotá la ya tradicional división entre conservadores históricos y conservadores nacionalistas desembocó en el golpe de Estado del 31

de julio de 1900. Este día el vicepresidente Marroquín, secundado por figuras del prestigio de Carlos Martínez Silva y José Vicente Concha se hizo con las riendas del poder, con el objetivo de ponerle fin al conflicto a la brevedad posible. Para ello, el 19 de agosto, el nuevo gobierno publicó un decreto por el cual acordaba a los rebeldes un plazo de 15 días para deponer las armas a cambio de completas garantías para su seguridad y libertad. A la expiración del plazo acordado se acusaría a los sublevados del delito de rebelión. Mas este decreto tuvo escasa repercusión en las filas rebeldes y las guerrillas liberales continuaron hostigando al pesado y lento ejército conservador.

En febrero de 1901 la administración Marroquín hizo un nuevo intento para terminar la guerra y envió varias comisiones de paz, integradas por liberales influyentes que debían obtener de los revolucionarios la deposición de las armas a cambio de garantías de total inmunidad. Pero nada positivo se obtuvo y mientras el gobierno continuaba preocupado en resolver el caos político-administrativo que se desarrollaba paralelo a la guerra, en la capital de la República, las guerrillas rebeldes comenzaron a apoderarse de los pueblos y ciudades próximos a Bogotá. En enero de 1902 controlaron Facativá a 2 horas de la capital, lo que obligó a la administración Marroquín a redoblar los esfuerzos bélicos. Esta situación determinó que los liberales sufrieran varias derrotas, a lo que se sumó en el mes de agosto la rendición de un fuerte contingente rebelde en Viotá. Es más, en los meses siguientes varios jefes liberales como Cesáreo Pulido, Gabriel Calderón, Suárez Lacroix, Julián Lezama, Tomás Lawson y Félix Piñeros fueron capturados y ejecutados por el gobierno, acusados de “asalto en cuadrillas de malhechores”, acusación que, como veremos, también recayó posteriormente en nuestro compatriota Victoriano Lorenzo.

Estos reveses provocaron que para el mes de septiembre la guerra quedara circunscrita al Departamento de Magdalena, donde aún actuaba Uribe Uribe al frente de un pequeño contingente. No obstante, a finales de octubre de 1902, Uribe capituló y firmó el Tratado de Neerlandia que puso fin a la guerra en territorio colombiano. Por el mismo se otorgaron amplias garantías a las personas y propiedades de los revolucionarios, pero no se ofrecieron concesiones políticas. De esta manera concluyó la guerra en Colombia, aunque en Panamá aún no se vislumbraba su fin.

2. La guerra en el Istmo.

a) Los primeros levantamientos y el desembarco de Belisario Porras.

La penuria económica por la que atravesaba el Istmo en el momento del estallido de la guerra, hacía de nuestro país un terreno óptimo para que prosperara el conflicto. Mas, si damos crédito a las palabras del cónsul británico Mallet cuando afirmaba que “el 80% de la población masculina de este Departamento es liberal”, no es extraño que la contienda de los Mil Dias haya tenido en Panamá una acogida tan generalizada. Los liberales panameños mantenían estrechos vínculos

con los belicistas colombianos y, en vísperas del estallido de la revuelta en Santander, habían logrado reunir algunas armas, a fin de que los rebeldes istmeños entretuvieran aquí al batallón Colombia impidiéndole embarcar hacia Cartagena de Indias. Así, el 25 de octubre de 1899, como manifestara Belisario Porras, un grupo de jóvenes “mal armados y dispuestos a morir, se lanzaron a la buena de Dios y tuvieron en jaque a más de 140 hombres del Batallón Colombia por espacio de diez días”.

Pasados los primeros momentos de verdadero desconcierto, el gobierno comenzó a legislar para la guerra. Cabe destacar, entre los primeros decretos que se emitieron, el que señalaba que todos los panameños entre 18 y 60 años estaban obligados a tomar las armas o, en su defecto, pagar al gobierno una exención de 25 piastras. Poco después, el 9 de noviembre se solicitó un empréstito garantizado por las rentas del Departamento con un interés del 12% y, al día siguiente, el comercio istmeño suscribió un préstamo por valor de 100.000 piastras. De esta manera, el 13 de noviembre, la administración local pudo formar un batallón de voluntarios panameños. Sin embargo, el General Belisario Lozada, Comandante en jefe de las tropas del Istmo, insatisfecho con estas medidas, decretó que todos los colombianos debían presentarse ante las autoridades para ser inscritos como voluntarios o, de lo contrario, pagar una multa de cien piastras. Como es natural, este decreto provocó la protesta de los comerciantes y del Jefe civil y militar Mutis Durán, máxime cuando se realizaba una leva forzosa por las calles. Es más, el General Lozada llegó al extremo de intentar que la Nueva Compañía del Canal pagara las 25 piastras establecidas para exonerar a sus empleados del servicio militar, aunque existía un convenio entre la empresa y el gobierno. No obstante, la Compañía del Ferrocarril se vio obligada a pagar por sus empleados colombianos, ya que no existía ningún acuerdo al respecto.

En el mes de diciembre Mutis Durán, acusado de haber desobedecido las órdenes impartidas por Bogotá respecto a la organización del servicio militar, fue reemplazado por el General José María Campo Serrano, quien tomó posesión de su cargo en enero de 1900. De inmediato, Campo Serrano se mostró mucho más severo que su antecesor y se rodeó de elementos más recalcitrantes del nacionalismo local, como Tomás Arias en la Secretaría de Estado, Adolfo Alemán en la de Finanzas, y Ramón Valdés en Instrucción Pública.

Mientras tanto, comenzaron a correr insistentes rumores de que una expedición liberal, procedente de Nicaragua, arribaría próximamente al Istmo. En efecto, el 31 de marzo de 1900, Belisario Porras desembarcó en Punta Burica con 110 hombres, 600 rifles, 120.000 municiones y un cañón. De inmediato Porras se autoproclamó Jefe Civil y Militar del Istmo, nombró a Emiliano Herrera jefe de operaciones militares: a Carlos A. Mendoza, Secretario de Gobierno y a Eusebio A. Morales, de Hacienda. Poco después, redactó un Manifiesto para los istmeños y Carlos Mendoza dirigió una circular al cuerpo diplomático para que se acogiera a la neutralidad. El 4 de abril los rebeldes tomaron la ciudad de David, con lo que

obtuvieron el dominio efectivo de la primera región al tiempo que se dedicaron a reorganizar su ejército que había crecido enormemente y a idear un plan de ataque a Panamá. Se decidió, en primer lugar, tomar la ciudad de Aguadulce que “está en el camino y es la llave de las tres provincias de Coclé, Los Santos y Veraguas, y la única plaza donde el gobierno ha situado —según se dice— alguna fuerza”. De esta manera, las fuerzas liberales se dividieron: las que estaban al mando de Porras irían por mar y las de Herrera por tierra.

Mientras tanto, en la capital existía gran nerviosismo en los círculos gubernamentales y se preparaba una columna de más de 1.000 hombres, integrada por el Batallón Colombia. Estas tropas, al mando del General Sarria, se dirigieron a los puertos chiricanos de Alanje y Pedregal con el objetivo de tomar David, en donde suponían que aún permanecían los liberales. No obstante, los revolucionarios habían abandonado la ciudad, dejando apenas una guarnición de 60 hombres que se entregó a las fuerzas del gobierno.

Por su parte los rebeldes, después de la captura de Veraguas, se dirigieron a Las Tablas y, el 12 de mayo, tomaron la ciudad de Aguadulce sin mayores dificultades, ya que los conservadores, al mando del Coronel José María Núñez Roca, abandonaron el lugar sin presentar combate. Poco después, el aumento de los efectivos de las fuerzas liberales determinó que Porras enviara, al Ecuador, a Eusebio A. Morales, en busca de armamento para abastecer las tropas y proseguir camino hacia la capital. En otro orden de cosas, por esta época se hizo evidente el antagonismo entre Herrera y Porras al punto de que, cuando decidieron dirigirse a Chame, el primero, sin consultar al Estado Mayor, emprendió camino hacia Capiro. Mientras aquél quería atacar a Panamá, éste prefería esperar los refuerzos que traería Morales. Esta divergencia de opiniones entre los jefes provocó el descontento de la oficialidad, al extremo de que, en Chame, se disolvió el Batallón *Tiradores de Coclé*, de reciente formación. Finalmente, el 8 de junio, las fuerzas contendientes se enfrentaron en Bejuco, donde los liberales obtuvieron una resonante victoria sobre las tropas del General Belisario Lozada. Después de nueve horas de combate los gobiernistas se vieron obligados a retirarse a La Chorrera y, por último, se refugiaron en Panamá. El gobierno perdió cerca de 120 hombres, en tanto que los liberales tuvieron 21 muertos y 37 heridos. En consecuencia, éstos se convirtieron en los dueños del interior del país. A pesar de ese triunfo, los rebeldes no pudieron perseguir a los conservadores. La falta de armamento los tornaba sumamente vulnerables.

Entretanto, el 24 de mayo había llegado al Ecuador Eusebio A. Morales en busca de equipo y, de inmediato, se puso en comunicación con el General Eloy Alfaro en Quito. El jefe del Gobierno le prometió mil rifles Manlicher, 200.000 tiros y 2 cañones Krupp con sus dotaciones que ya, el 31 de ese mismo mes, estaban listos para embarcar. Sin embargo, no se encontró un barco disponible para transportarlos hasta Panamá, razón por la cual el General Eloy Alfaro decidió enviar el cargamento a Corinto en un vapor alemán en donde se cambiarían los

rifles Manlincher por Remington y, de allí, la "Momotombo" los trasladaría hasta Panamá. Finalmente, en las postrimerías de junio llegó una parte del parque a bordo del vapor "Ricardo Gaitán" y, el 4 de julio, arribó la "Momotombo" con el resto, transportando a Eusebio A. Morales y a varios oficiales, entre los que se destacaban Temístocles Díaz, Domingo de la Rosa y Simón Chaux. Como no había tropas disponibles para conducir el armamento desde San Carlos hasta la Chorrera, se pensó en Victoriano Lorenzo, quien ofreció su concurso a la revolución aportando 300 indígenas para esta misión. Así, casi por casualidad y apenas sin convicciones ideológicas, ni determinantes políticos, sino más bien por su oposición al gobierno que agobiaba a su pueblo con altos impuestos y los condenaba a una serie de vejámenes, entró a escena este polémico personaje.

Aunque las divergencias y antagonismos del lado liberal eran muchos, en todos los aspectos y principalmente respecto al ataque a la capital, cabe destacar que todos coincidían en evitar la injerencia extranjera en el conflicto. Así, el 13 de julio, notificaron al Superintendente del Ferrocarril Coronel J. R. Shaler, el inminente asalto a Panamá, solicitándole que la Compañía observara la más estricta neutralidad, a cambio del respeto por parte de los rebeldes. Un día después se dirigían al Decano del cuerpo consular con el fin de solicitarle sus buenos oficios para que intercediera ante el Gobernador, a fin de que las fuerzas conservadoras abandonasen la ciudad para batirse en despoblado "o que se entreguen a discreción las Plazas de Panamá y Colón con los elementos de guerra que en ellas existen". Por último, el 17 de julio se reunió en La Chorrera el Consejo de Guerra para estudiar el plan de ataque a Panamá. Si bien la propuesta de Porras (de atacar por el Cangrejo, Bella Vista y Perry's Hill, mientras que el resto de las tropas apostadas en Farfán alcanzarían el Cerro Ancón, sorprendiendo al enemigo por la espalda) fue aceptada por unanimidad, a último momento, como sabemos, Herrera la ignoró.

Finalmente, el 21 de julio, las tropas del gobierno, a pedido de los cónsules, se enfrentaron a los revolucionarios en Corozal, a cuatro Kms. de Panamá. El combate duró tres horas y los conservadores se vieron obligados a replegarse sobre Panamá. Sin embargo, el General Emiliano Herrera no los persiguió, desaprovechando así una estupenda oportunidad de apoderarse de la capital. En su lugar exigió, al General Carlos Albán, la capitulación sin condiciones de la plaza. A pesar de que en las filas del gobierno reinaba la más absoluta desmoralización (máxime cuando se supo que varias autoridades locales se habían refugiado a bordo del crucero británico **Leander**) el General Albán aprovechó esta especie de tregua para construir barricadas a 150 metros de la estación del tren, a la entrada de la ciudad, desde Trujillo a la Boca, después de lo cual rechazó la capitulación. Entretanto, Porras se enteró de que Herrera no había perseguido a los conservadores, brindándoles así la oportunidad de reorganizar su ejército y que, incluso, había decidido seguir su propio plan de ataque, desconociendo lo acordado en el Consejo de Guerra de La Chorrera, razón por la cual entregó el mando de sus tropas a Simón Chaux.

En efecto, Herrera se proponía atacar Panamá por el centro, donde se hallaba concentrada la mayor parte de las fuerzas conservadoras. Así, el 24 por la mañana, los liberales desembarcaron en Paitilla; pero fueron detenidos por los cañones del cuartel de Chiriquí sobre La Boca. El combate finalizó pocas horas más tarde sin que el gobierno perdiera terreno, mientras que los liberales tuvieron numerosas bajas, ya que combatieron al descubierto y asaltaron las barricadas sin tirar sobre la ciudad. Entretanto, el General Emiliano Herrera le comunicaba al Cónsul de Estados Unidos que a las tres de la tarde bombardearía la ciudad si las tropas del gobierno no salían de sus trincheras para librar batalla. Mientras, 150 hombres bajo el mando del General Sarria, llegaban de Colón escondidos en vagones de mercaderías que los insurgentes no atacaron pensando que se trataba de material de la Compañía. Por su parte, los cónsules de Inglaterra, Francia y Estados Unidos se entrevistaban con el General Albán para solicitarle un armisticio, que se aceptó bajo ciertas condiciones. En consecuencia, los diplomáticos se dirigieron a Perry's Hill, Cuartel General de los revolucionarios y, después de una ardua discusión lograron que Herrera desistiera de su intento de bombardear la ciudad. Asimismo, los cónsules le propusieron a los liberales una "capitulación honorable" si se confirmaba la noticia de que el General Campo Serrano, al frente de 850 hombres, había desembarcado en Colón. Esta noticia decidió a los liberales a aceptar el armisticio que debía ser firmado por el General Albán y remitido, nuevamente, a Perry's Hill. Lamentablemente, el armisticio no retornó a manos de los revolucionarios y, a las 7 de la tarde, recomenzaron las hostilidades.

En efecto, las tropas de Herrera atacaron frontalmente por el Puente de Calidonia, razón por la cual tuvieron que atravesar la línea del ferrocarril, con lo que las comunicaciones vitales con sus centros de abastecimiento quedaron bloqueadas. De esta manera, el ejército liberal fue literalmente aniquilado y reducido a la mitad. El 26, a las 5 de la mañana, se vio obligado a capitular. En la rendición se estableció que el Gobierno se comprometía a garantizar la vida de los jefes, oficiales y soldados liberales; dejar a los jefes y oficiales sus grados, sus espadas y sus pertenencias; acordar la libertad absoluta de todas que las personas que habían tomado parte en el movimiento, directa o indirectamente, excepción hecha de los extranjeros que debían abandonar de inmediato el país; amnistía para los prisioneros de guerra, y los navíos "Ricardo Gaitán", "8 de Julio" y "Victoria", y todas las embarcaciones, armadas o no, que estuvieran en su poder. Sin embargo, poco después comenzaron a circular rumores de que Emiliano Herrera no había aceptado esta capitulación y se dirigía a Guayaquil; al igual que Simón Chaux, quien huyó a Tumaco a bordo del "Ricardo Gaitán" con varios seguidores, dos cañones, 600 rifles y una considerable cantidad de municiones.

Mientras tanto, Porras llegaba a Perry's Hill donde encontró "doscientos muertos insepultos que se estaban hinchando y otros tantos heridos, sin la primera cura, en la llamada *Nevería*, sin alimentos, sin medicinas, sin camas", a pesar de la valiosa ayuda que había prestado la ambulancia del navío inglés

Leander y el Hospital de la Nueva Compañía del Canal. Por su parte, el cónsul francés comentaba, fuertemente impresionado, que las medidas sanitarias tomadas por el Gobierno eran nulas, al extremo de que, recién después de 8 a 10 días del combate, y con gran trabajo, se habían quemado, en la plaza, los numerosos cadáveres que aún permanecían insepultos "cuando ya el estado de descomposición no permitía apilarlos en algunas casas requisadas para este fin y que se incendiaban cuando estaban llenas".

La Batalla del Puente de Calidonia, que puso fin al primer intento formal de guerra en el Istmo, constituyó una tremenda derrota material y psicológica: los jefes rebeldes salieron del país y las fuerzas se disgregaron, después de haber quedado reducidas a casi la mitad y de perder buena parte del armamento. No obstante, Victoriano Lorenzo aún tenía en su poder el parque que Morales había traído del Ecuador y, gracias a esto, comenzaría la segunda etapa de la guerra en el Istmo que duraría casi dos años: la guerra de guerrillas.

Después que Emiliano Herrera salió rumbo a Ecuador, Belisario Porras se trasladó a Nicaragua con el fin de solicitarle a José Santos Zelaya, aunque sin éxito, nuevamente su cooperación. De allí se dirigió a San José de Costa Rica en donde permaneció hasta agosto de 1901 cuando regresó al Istmo para unirse a las fuerzas de Victoriano Lorenzo en La Negrita, como tendremos oportunidad de ver. Cabe destacar que, después de la Batalla del Puente de Calidonia, Porras y Herrera, completamente distanciados, se achacaron mutuamente el peso de la derrota. Así, el 11 de septiembre, Emiliano Herrera publicó en **El Comercio** una carta en donde culpaba a Belisario Porras por el fracaso de la revolución en el Istmo. Como es natural, la respuesta de Porras no se hizo esperar y, al día siguiente, en un artículo publicado en **El Orden**, no sólo salía al paso de estas acusaciones sino que incriminaba a Herrera.

Entretanto, en el gobierno de Panamá se producían cambios derivados del golpe de Estado del 31 de julio en Bogotá, que determinó que el general nacionalista Campo Serrano fuera reemplazado por el General Carlos Albán. La primera tarea del nuevo gobierno consistió en capturar las armas de los liberales, empresa que, a juzgar por las palabras del oficial José María Núñez, no era nada sencilla. Núñez expresaba, el 20 de septiembre, que apenas "he conseguido rescatar cuarenta y un rifles y más de 5.500 cápsulas del parque que los revolucionarios dejaron en manos de los indígenas. Asimismo, por estos días se produjo un nuevo intento revolucionario en Chepo, que el gobierno tuvo que sofocar rápidamente. Además, comenzaron a circular rumores de que en Ecuador y en Nicaragua se preparaban dos nuevas expediciones al Istmo.

b) Las guerrillas en Panamá

Como venimos planteando, poco después de la capitulación liberal, en julio de 1900, el nuevo Jefe civil y militar del Departamento General Carlos Albán, se abocó a la tarea de recuperar las armas que estaban en poder de los indígenas.

Para ello nombró al Coronel Pedro Sotomayor quien, ante la negativa de los indios de devolver el parque, destruyó e incendió sus tolderías, y sus tropas cometieron toda clase de atrocidades, en ausencia de Victoriano Lorenzo. Como es natural, esta provocación por parte del Gobierno aceleró la decisión de Lorenzo de reiniciar las hostilidades. En consecuencia, reunió a más de un centenar de indígenas quienes, desde las montañas de Coclé, se dedicaron a hostilizar a las reducidas guarniciones gobiernistas de la región. Mientras tanto, surgieron otros grupos guerrilleros que comenzaron a operar en las proximidades de la ciudad de Panamá. Los mismo, encabezados en un principio por el Coronel Manuel Patiño y el General Manuel Antonio Noriega, terminaron fundiéndose y reconociendo como jefe único a este último.

Cabe destacar que esta guerra poco convencional, y a la que las tropas regulares no estaban habituadas, dio origen a un salvajismo desconocido hasta entonces. En efecto, en diciembre de 1900, el oficial José María Núñez, a cargo de la guarnición de Penonomé, le informaba al Secretario de Gobierno que se encontraban cercados por los indios, quienes “no tratan de combatir sino de asesinar. La lucha es a muerte y exterminio”. Como es lógico, los indios eran expertos en este tipo de combate, por su profundo conocimiento del terreno, su facilidad de aprovisionamiento y su rapidez de movimientos. Mientras, las tropas conservadoras de Penonomé carecían de armas, de alimentos y “tenemos muchos enfermos, casi la tercera parte de la fuerza y las bajas son diarias porque hay que combatir diariamente”. Para entonces se calculaba que el total de efectivos que poseían las guerrillas en Panamá era de 800 hombres, razón por la cual el gobierno departamental se vio obligado a solicitar refuerzos a Barranquilla y el Cauca.

Esta situación creaba verdadero pánico en la ciudad, al extremo de que el Cónsul de Estados Unidos H. A. Gudger, manifestaba, en enero de 1901, que las guerrillas estaban a punto de apoderarse de Panamá y que pensaban bombardearla, en virtud de lo cual le solicitaba a su gobierno el envío de otros navíos de guerra. Incluso en los primeros días de este mes se supo que los revolucionarios se hallaban a 4 Kms. de la capital, razón por la cual el hospital de la Nueva Compañía tuvo que ser evacuado. Así, durante el mes de enero, el gobierno, decidido a acabar con las guerrillas, hizo tres salidas, los días 8, 12 y 22, para atacar a los insurgentes en Las Sabanas. Pero no logró su objetivo y en cada expedición sufrió pérdidas considerables. Poco después las guerrillas de Noriega, agotadas las municiones, se retiraron al interior del país para operar junto al grupo de Victoriano Lorenzo en La Negrita e iniciar una gran ofensiva. Para entonces muchos liberales indecisos se habían unido a las guerrillas y se calculaba que los hombres en armas eran unos 1,500.

Pero la alianza entre grupos guerrilleros no duró mucho tiempo, ya que las discrepancias entre Noriega y Lorenzo fueron insalvables desde un principio. En efecto, a las pocas semanas Patiño y Noriega abandonaron La Negrita y establecieron su cuartel general en las montañas de Veraguas, desde donde continuaron

cieron su cuartel general en las montañas de Veraguas, desde donde continuaron hostilizando a las fuerzas gobiernistas. Sin embargo, después de la derrota sufrida en Picachos, Noriega se dirigió a Costa Rica y Patiño y su grupo se trasladaron a la línea del ferrocarril.

Mientras tanto, en Costa Rica, Porras había decidido trasladarse nuevamente al Istmo para reiniciar las hostilidades y, en julio de 1901, fue confirmado como Jefe civil y militar del Departamento por el General Benjamín Herrera, Director de la guerra en el Cauca y Panamá. Finalmente, en agosto de 1901, Porras desembarcó en el Istmo en donde, de inmediato, entró en contacto con Victoriano Lorenzo y sus hombres. Cabe destacar que, para entonces, las guerrillas se encontraban en pleno apogeo ya que pocos días antes de la llegada de Porras, Lorenzo había derrotado al Gobierno en Vuelta Larga, lo que le dio el dominio de Penonomé. Incluso Patiño y sus hombres cosechaban importantes triunfos a lo largo de la línea del ferrocarril, al punto de que hacia finales de julio habían ocupado Gatún, Bohío y San Pablo, en donde se reabastecieron de armas y provisiones y tomaron prisioneros al alcalde y a algunos policías. Es más, en Gatún capturaron cajas de pólvora y de dinamita que se encontraban en un almacén de la Compañía del Ferrocarril y cortaron los hilos telefónicos entre Panamá y Colón. Hacia finales de septiembre, cerca de 200 rebeldes se presentaron en Culebra en busca de provisiones para lo cual forzaron las puertas de algunos almacenes pertenecientes a ciudadanos chinos y, al parecer, uno de estos resultó muerto.

Estas noticias provocaron tal alarma en la capital que determinaron la salida del General Carlos Albán el 5 de agosto a bordo del "General Pinzón" hacia Cartagena y Barranquilla en busca de refuerzos. Al día siguiente las guerrillas detuvieron el tren de pasajeros de Panamá y capturaron a unos funcionarios y partidarios del Gobierno. Como es natural, la Compañía del Ferrocarril protestó de inmediato y los cónsules de Estados Unidos en Panamá y Colón, hicieron un llamado a la fuerzas navales de su país para que protegieran el libre tránsito. Entretanto, ese mismo día el Coronel Shaler, transgrediendo las normas de neutralidad, le informaba al Secretario del Gobierno de Panamá Aristides Arjona, que las tropas conservadoras serían transportadas en el Ferrocarril, siempre que se identificaran como tales y que la Compañía cooperaría en todo tiempo a fin de que el gobierno obtuviera un "feliz resultado". Tres días después se agregó "un carro en todos los trenes de pasajeros para el uso de las tropas del gobierno".

A pesar de los éxitos obtenidos, los liberales enfrentaban serios problemas de organización y, nuevamente, había divergencias y rivalidades entre los jefes. A pesar de que el nombramiento de Porras era de todos conocido, Domingo Díaz se autoproclamó Jefe civil y militar del Istmo, desconociendo, la autoridad del Presidente Gabriel Vargas Santos quien había ratificado a Porras en este cargo. De esta manera, las fuerzas liberales quedaron nuevamente escindidas, ya que Díaz, al mando de 750 hombres procedentes de Nicaragua, decidió establecer su cuartel general en La Chorrera y hostilizar a los pueblos de la línea del ferrocarril, al igual

que Patiño. Estas divergencias y divisionismos entre los grupos revolucionarios tendrían consecuencias funestas para el futuro del movimiento, tal como había ocurrido, una año antes, en el ataque a Panamá.

En los primeros días de octubre, los miembros más influyentes del partido conservador istmeño solicitaron la intervención de Estados Unidos y la ocupación de Panamá por los **marines** norteamericanos, en caso de que el gobierno de Bogotá resultara ineficaz, como hasta entonces, para erradicar las guerrillas y la constante amenaza que ellas representaban. A pesar de que esta solicitud sorprendió y hasta enfadó al General Albán, poco después, como para reafirmar la necesidad de esta solicitud, las tropas del gobierno acuarteladas cerca del Hospital del Canal se amotinaron en reclamo del pago de sus sueldos y de víveres. En consecuencia, aún en estos difíciles momentos, el General Albán se vio obligado a obtener de la lotería de Panamá un adelanto de 32.000 piastras, de las 4.000 que pagaba mensualmente esta institución por su concesión, gracias a lo cual se logró dominar momentáneamente a los soldados. Para evitar nuevas manifestaciones, por falta de pago, el General Albán decidió aumentar los derechos de introducción de las mercaderías extranjeras.

A comienzos de noviembre de 1902, el vapor "Darién" que había sido capturado por los liberales, tomó prisionero al velero gubernamental "Telégrafo" que conducía 80 soldados a cargo de 4 oficiales, armas y municiones y 5.000 piastras. Pocos días después, el 17 de noviembre, el General Albán partía de Panamá al frente de 1.000 hombres para atacar a los revolucionarios en su cuartel general cerca de La Chorrera, mientras 200 revolucionarios tomaban el tren en Las Cascadas con las intención de atacar Colón. El 20, después de un combate de menos de una hora que dejó un saldo de unos 20 muertos y 60 heridos, los liberales se apoderaron de esta ciudad. En su afán por evitar una intervención foránea, los insurgentes se mostraron muy respetuosos con las propiedades y vidas de los extranjeros, y hasta pagaron a la **Panamá Rail Road** el precio del pasaje de sus hombres de Emperador a Colón.

A pesar de esta actitud, el Cónsul de Estados Unidos le comunicó al gobierno departamental que, si no protegía el libre tránsito, haría desembarcar **marines** norteamericanos como, efectivamente, sucedió. Por su parte, el General Albán, temiendo un ataque a la ciudad de Panamá, mandó a construir barricadas en el exterior de la ciudad, cerca de la estación del Ferrocarril y solicitó a esta Compañía un tren para transportar sus tropas hasta Emperador. La empresa se negó a esta petición, aunque, gracias a su política zigzagueante, Albán logró que fueran embarcadas en diez vagones hasta el Río Grande Superior. En cuanto estas tropas abandonaron Panamá, 300 **marines** norteamericanos desembarcaron en el muelle de la **Panamá Rail Road**. Entretanto, en Colón, se hicieron a tierra 30 **marines** del **Macchias** para proteger los intereses norteamericanos y los liberales en número 2.000 ocuparon los pueblos de la línea con el fin de impedir que las fuerzas del gobierno alcanzaran la ciudad.

Los liberales, en Colón, establecieron un gobierno regular. Nombraron al Dr. Campillo como Jefe civil y militar de la Provincia quien, de inmediato, se puso en contacto con los representantes extranjeros para solicitarles neutralidad. Sin embargo, el General Albán logró derrotar a los rebeldes entre Culebra y Emperador, el 25 de noviembre, al tiempo que llegaba a Colón el navío "Próspero Pinzón" con 600 hombres a bordo, bajo las órdenes del General Ignacio Foliaco, quien pensaba bombardear la ciudad. En estas circunstancias, el cuerpo diplomático y los capitanes de los navíos extranjeros actuaron enérgicamente, impidiendo el ataque del General Foliaco. Después de una extensa entrevista, éste y el general Domingo de la Rosa, a bordo de **Macchias** y en presencia de los Comandantes extranjeros, decidieron que el "Pinzón" no podría desembarcar sus tropas sino después de un plazo de cuatro días contados a partir del lunes 25 a las 6 de la tarde. Poco después, el "Pinzón" partió hacia Portobelo para reabastecerse.

Después del triunfo obtenido frente a los liberales, Albán se dedicó a desalojar a los insurgentes de la línea del ferrocarril, con el fin de arribar a Colón y recuperar la ciudad. Pero, para prevenir la interrupción del tránsito, el Cónsul de Estados Unidos en Panamá y el Comandante del **Iowa** decidieron ubicar en cada tren un vagón blindado, armado con cañones y ocupado por 200 soldados norteamericanos. A pesar de que esta actitud encolerizó al General Albán, la misma logró hacer retroceder a los liberales el 26 de noviembre en el Puente de Barbacoas.

El rechazo de los liberales por parte del General Albán, a lo largo de la línea del ferrocarril, colocó a los insurgentes en Colón en una difícil situación, lo que influyó para que el General de la Rosa, a bordo del navío inglés **Tribune**, y de acuerdo con los comandantes extranjeros, firmara un convenio por el que consideraba su causa perdida si las tropas gubernamentales derrotaban a los liberales en Gatún. Por este convenio se comprometía a entregar la ciudad a las potencias extranjeras, a cambio de que las personas comprometidas en los sucesos de los últimos días encontraran asilo a bordo de los buques de guerra. Por su parte, los Comandantes enviarían un parlamentario al General Albán para solicitarle que sus tropas no entraran a Colón hasta que "estuvieran calmadas". Los sucesivos éxitos de Albán a lo largo de la línea del ferrocarril determinaron que ya, hacia el 28 de noviembre, no quedarán, prácticamente, insurgentes en el lugar y que, él se trasladara a Colón para llegar a un arreglo con los liberales que ocupaban la ciudad. En efecto, Albán y de la Rosa acordaron que los insurgentes entregarían sus armas y municiones, al tiempo que se les aseguraba la vida y la libertad y se daban amplias garantías a los civiles. Por su parte, los Comandantes extranjeros, que también participaron en la entrevista, pusieron como condición que los liberales les entregaran la ciudad y, después, ellos la devolverían a Albán. Fue, en estas circunstancias, como veremos, que los norteamericanos quisieron ser los únicos en desembarcar, pero el Comandante Le Bris impuso su autoridad y también hizo a tierra a sus hombres. El 29 de noviembre, a las 2 de la tarde, el General Albán, al frente de sus tropas, tomó posesión de Colón.

Cabe destacar que parte del fracaso de los liberales es imputable a las desavenencias y rencillas entre los jefes de las diferentes facciones. En efecto, mientras Victoriano Lorenzo y Belisario Porras con sus hombres pudieron haber impedido la salida del General Albán de Panamá, optaron por mantenerse en Coclé cuando, en realidad, la lucha se dirimía en otra parte. Incluso las autoridades conservadoras convencidas de que Lorenzo actuaría en combinación con De la Rosa, "habían preparado ya su huida y puesto en lugar seguro sus pertenencias de valor". Es más, el 1º de diciembre, Albán, decidido a terminar con los liberales, partió con sus hombres a Los Santos, Veraguas y Coclé. Esto convenció a Belisario Porras a escribir al General Benjamín Herrera para que enviara armas y artillería, invitándolo así a unirse a la campaña del Istmo.

c) La expedición de Benjamín Herrera y el Tratado del Wisconsin.

Sin duda, la carta de Porras era el estímulo que necesitaba Herrera para decidirse a poner en práctica un plan largamente acariciado: la invasión del Istmo. Su expedición, integrada por 1.500 efectivos y una flota compuesta por los navíos "Almirante Padilla", "El Cauca" y el "Panamá", arribó a Tonosí el 24 de diciembre de 1901. Enseguida desembarcaron 150 hombres al mando del General Bustamante y se le envió una extensa nota al General Albán en la que, entre otras cosas, se le solicitaba "ajustar la guerra a las reglas de las naciones cultas y cristianas", con el fin de humanizar la contienda y respetar a los prisioneros. Poco después este contingente se fusionó con los hombres de Victoriano Lorenzo.

Uno de los primeros encuentros entre liberales y conservadores se produjo en el mar cuando entraron en contacto el "Almirante Padilla" con el navío chileno "Lautaro", requisado por el General Albán. A mediados de enero de 1902, el "Padilla" hundió al "Lautaro", que se incendió, y en él pereció Albán. En consecuencia, los liberales quedaron dueños del mar, lo que provocó que los conservadores temieran un bombardeo. En estas circunstancias, el cónsul de Estados Unidos informó a las autoridades locales que impediría por todos los medios a su alcance el bombardeo, pero que no se opondría al combate por las calles.

Naturalmente, la muerte del General Albán creó una gran confusión entre los círculos gobiernistas, situación que fue aprovechada por los liberales. El 2 de febrero "la alarma (...) llegó al máximo" cuando el General Herrera dirigió una carta a los cónsules de Alemania, Inglaterra, España, Estados Unidos y Francia, incitándolos a asegurar la neutralidad de Panamá y Colón y la línea del ferrocarril, así como a presionar al Gobierno para que no estableciera puntos de ataque o de defensa en estos lugares, o en su defecto, debían hacer salir a sus compatriotas 24 horas después del anuncio de ataque y señalar con banderas las propiedades extranjeras. Pero, el 8 de febrero, el cuerpo consular le respondió al General Herrera que no podía actuar sino era a solicitud de ambas partes contendientes.

Esta actitud, por parte de los cónsules, decidió a Benjamín Herrera a asegurarse el interior del país para luego tomar las ciudades terminales. En efecto, a finales de febrero, los insurgentes tomaron Pocrí y la ciudad de Aguadulce después de la Batalla de El Vigía en donde fueron hechos prisioneros más de 500 efectivos del ejército conservador. Los liberales obtuvieron 700 fusiles, 280 cajas de municiones, 2 cañones, una ametralladora y numerosos caballos. El 3 de marzo cayó David, donde los revolucionarios establecieron su cuartel general con el objetivo de reabastecerse y reorganizar su ejército. Fue justamente en esa ciudad en donde las discrepancias entre Porras y Herrera hicieron crisis, a tal punto que Herrera decidió sustituirlo como Jefe civil y militar por el General Manuel Quintero. Cabe destacar que las discrepancias entre los dos jefes no se limitaron al campo verbal sino que, incluso, llegaron a la agresión física. En consecuencia, Porras fue hecho prisionero y enviado a Santiago de Veraguas desde donde logró huir a Costa Rica. Así terminó la actuación de Porras durante la guerra civil.

Mientras tanto, el 4 de marzo había llegado a Panamá el nuevo Gobernador del Departamento General Víctor Salazar quien, ante la carencia de unidades y de armamento, se decidió a defender la capital hasta tanto arribaran los refuerzos de Colombia. Estos llegaron el 25 y estuvieron integrados por 600 efectivos de Barranquilla que, junto con los 351 que los generales Castro y Ortiz habían salvado en Aguadulce, serían los responsables de la defensa de las ciudades terminales y de la línea del ferrocarril. Dado que hacia finales de marzo se habían construido alrededor de Panamá y Colón barricadas artilladas con cañones, el éxito de un ataque liberal parecía improbable. Sin embargo, esta aglomeración de tropas del gobierno creaba un serio problema, ya que las arcas estaban vacías y había que pagar y alimentar a estos batallones. Además, desde la caída de Chiriquí en manos de los insurgentes, el abastecimiento de carne, artículo de primera necesidad para el ejército, resultaba difícil. El gobierno se vio obligado a crear nuevos impuestos y a aumentar la tasa de los ya existentes, por lo que “el número de descontentos aumenta cada día y va a engrosar las filas de los rebeldes”.

Asimismo, los liberales, gracias a los navíos “Almirante Padilla”, “Cauca” y “Panamá”, se habían asegurado su supremacía en el mar y contaban con los elementos necesarios para efectuar incursiones en las ciudades terminales. A pesar del despliegue castrense del gobierno, a mediados de marzo el Gobernador Salazar informó al cónsul de Estados Unidos que sus tropas no podían asegurar el libre tránsito por el ferrocarril lo que provocó una vez más el desembarco de **marines** en Colón.

El 18 de abril, los liberales tomaron Bocas del Toro y el gobierno se vio obligado a enviar 500 hombres y 3 cañones a bordo del “Pinzón”, al mando del General Gómez para recuperarla. El 20, el General Gómez obtuvo la capitulación de las fuerzas liberales al mando del General Buendía y le dio tres días para evacuar Bocas del Toro, después de lo cual atravesó la laguna de Chiriquí Grande

y encontró al enemigo fuertemente atrincherado en Punta Peña. En consecuencia, el enfrentamiento fue desfavorable para los conservadores que tuvieron que retirarse dejando un centenar de muertos e, incluso, enviar a Colón por mar a 60 heridos gravedad.

A mediados de mayo, Bogotá nombró al General Pompilio Gutiérrez Director de las operaciones en el Istmo. Este tomó posesión el 1º de julio y, de inmediato, organizó una expedición. La misma, a cargo del General Morales Berti, estaba integrada por 1,000 hombres y embarcó con destino a Antón y Pescaderías en la Provincia de Coclé, adonde llegó el 12 de julio. Dos días después, el 14, se envió un refuerzo de 800 hombres al mando del General Francisco de Paula Castro. Estas tropas tomaron sin dificultad la ciudad de Aguadulce al abandonarla los liberales, quienes se replegaron a la Provincia de Veraguas.

Inmediatamente después los insurgentes desalojaron David, en donde apenas quedaron 250 efectivos, con la finalidad de atacar Aguadulce. Así, entre el 16 y 27 de agosto, se produjeron varios enfrentamientos entre las flotas liberal y conservadora hasta que la “Boyacá” encalló y las tropas gobiernistas fueron capturadas por los insurgentes. Finalmente, el 27, ante la embestida revolucionaria, el General Berti capituló en Aguadulce. Cabe destacar que, a finales de julio, el Gobernador Salazar había designado una comisión, integrada por los Generales Gómez y Moreno, y por el señor Tomás Arias para llevar proposiciones de paz a los liberales. La misma partió hacia Aguadulce el 29 de julio, pero lamentablemente cuando llegaron los rebeldes ya habían dado inicio al asalto, razón por la cual regresaron a la capital.

Poco después, ante el avance de la revolución, el cónsul de Estados Unidos, H.A. Gudger, le notificó a Benjamín Herrera que no toleraría combates en las ciudades terminales y sobre la línea del ferrocarril. Sin embargo, los insurgentes hicieron caso omiso de esta advertencia y el gobierno Marroquín solicitó el desembarco de tropas norteamericanas en el Istmo. Esta solicitud obedeció al hecho de que el gobierno ya no podía confiar en su propio ejército. Al respecto, el cónsul francés informaba que “las guarniciones que tenemos en el Istmo están integradas por elementos muy indisciplinados y casi salvajes, que viven de la rapiña. Los oficiales que las dirigen no valen más; tenemos 30 generales; los coroneles y oficiales están en proporción. Esta gente no se ocupa de sus tropas, se los encuentra en las calles ebrios y haciendo escándalos. No es extraño ver conflictos y tumultos entre los oficiales y la policía”.

La derrota de Aguadulce determinó que entre finales de agosto y mediados de septiembre el gobierno desembarcara en Panamá y Colón 2.662 efectivos procedentes de Barranquilla y Cartagena, con lo cual el ejército conservador en el Istmo quedó integrado por 4.000 unidades. No obstante el gobierno norteamericano consideró insuficiente este despliegue y dio orden al Almirante McLean para que, a partir del 17 de septiembre, agregara un vagón blindado con 25 fusileros a bordo

en todos los trenes. El General Salazar respondió a esta afrenta construyendo barricadas en los terrenos pertenecientes a la Compañía del Ferrocarril y colocando minas en determinados puntos de la vía con la intención de volar el tren en caso de que los liberales quisieran utilizarlo. Obedeciendo a la solicitud de Bogotá, y para poner fin a los desplantes de Salazar, los norteamericanos intervinieron en el Istmo una vez más. A finales de septiembre llegó el Almirante Silas Casey al mando del acorazado **Wisconsin**.

Por su parte, los liberales que habían llegado a pocos kilómetros de las ciudades terminales comenzaron a atrincherarse en La Chorrera, ya que la presencia norteamericana tornaba suicida un ataque a las ciudades terminales. Mientras tanto, del lado conservador se producían cambios sustanciales que darían un nuevo giro a la contienda. En efecto, el General Pompilio Gutiérrez fue reemplazado por el General Nicolás Perdomo, quien llegó a Panamá el 15 de octubre, momento a partir del cual se hicieron ingentes esfuerzos para llegar a un acuerdo con los liberales. Este cambio de actitud obedeció al hecho que la prohibición de los norteamericanos a transportar tropas por el ferrocarril había provocado el acantonamiento de las tropas conservadoras en las ciudades terminales y "ahora están diezmados por las enfermedades".

También los liberales parecieron cambiar de actitud cuando, a finales de mes, el General Benjamín Herrera recibió una carta de Uribe-Uribe en donde le informaba sobre el convenio de Neerlandia, firmado el 24 de octubre y le manifestaba: "Entre el esfuerzo que usted y el que nosotros pudiéramos seguir haciendo en el Magdalena y Bolívar, me parece es ya imposible cambiar la suerte de la revolución. De consiguiente, todos los nuevos sacrificios que hiciéramos y los que pusiéramos a los demás serían tan estériles para el bien de la causa, como perjudiciales para el país en general. Por eso he considerado patriótico poner de mi parte, término a la lucha y soy de opinión que debiera usted obrar del mismo modo (...) finalmente concedores de la situación de usted casi en un todo proveniente de la intervención americana, vimos bien que lo que aquí hiciéramos o dejásemos de hacer, ya en nada mejoraba o empeoraba las condiciones de su problema". A partir de este momento se aceleraron las gestiones para la firma de paz.

En esta coyuntura el General Perdomo invitó al doctor Vargas Santos a trasladarse a Panamá a fin de que estuviera presente en las conversaciones de paz, mas el líder liberal declinó el ofrecimiento.

Después de numerosas e interminables conversaciones entre los liberales y los conservadores, bajo la atenta mirada de Estados Unidos, finalmente, el 21 de noviembre de 1902, se firmó la paz a bordo del navío norteamericano **Wisconsin**. El Tratado firmado por los Generales Víctor M. Salazar y Alfredo Vásquez Cobo, en representación del General Nicolás Perdomo, y por el General Lucas Caballero y el Dr. Eusebio A. Morales, como representantes del General Benjamín Herrera, esgrimía, como uno de los motivos fundamentales para la culminación de las

negociaciones, el “llevar a feliz término las negociaciones que tienen pendientes sobre el Canal de Panamá”. Excepto el artículo 7, los restantes 13 hacen referencia a aspectos generales del restablecimiento de la paz. Tratan sobre la libertad de los prisioneros de guerra, garantías para la vida y los bienes de las personas comprometidas con la revolución, la anulación de las contribuciones de guerra e impuestos extraordinarios, la competencia exclusiva del poder judicial para juzgar los delitos comunes, la entrega de las armas de los liberales, la expedición de pasaportes para los rebeldes que quisieran abandonar el país, la atención de los enfermos, etc. Por su parte, el artículo 7 hacía referencia a “Una convocatoria a elecciones para miembros del Congreso” que debía tratar en primerísimo lugar las negociaciones sobre el Canal”.

Es evidente que ya, para entonces, la construcción de la vía interoceánica se había constituido en un elemento de primera magnitud en la vida de la nación. Por eso no es de extrañar que la presión ejercida por Estados Unidos para la firma de la paz fuera muy intensa.

Como es natural, la concertación de la paz despertó una serie de comentarios, tanto a favor como en contra. Entre estos últimos cabe destacar la opinión del vice-Cónsul francés en Colón Bonhenry, sin lugar a dudas uno de los diplomáticos franceses más locuaces de cuantos recalaron en este territorio a comienzos del siglo. Así, en oficio cursado a su gobierno el 25 de noviembre, Bonhenry afirmaba que, además de las cláusulas que se dieron a conocer públicamente, el Tratado contenía otras secretas en donde se hallaba la clave del fin de las hostilidades. En este sentido manifestaba que era probable que tanto los liberales como los conservadores se hubieran visto obligados a ceder ante las presiones ejercidas por Estados Unidos. En efecto, decía el diplomático, se comentaba que ambos bandos habían llegado a un acuerdo para frenar las ambiciones de los norteamericanos de apoderarse del Istmo de Panamá, así como para acelerar una decisión sobre el asunto del Canal, gracias a lo cual Colombia recibiría de Estados Unidos una suculenta cantidad de dinero, que sería repartida equitativamente con los liberales después de la firma de la paz. Según Bonhenry, era **vox populi** que, merced a esas cláusulas secretas, los liberales ya habían recibido varios cientos de miles de dólares que el General Perdomo había traído al Istmo “para negociar la paz a todo trance”.

Si bien el diplomático galo estaba convencido de que el soborno fue una de las razones más poderosas para poner fin a la guerra, nosotros no hemos encontrado ningún indicio al respecto. Pero independientemente de que pudieran o no existir cláusulas secretas en el Tratado del **Wisconsin**, la guerra había llegado a un punto muerto después de la firma de la paz en Neerlandia por Rafael-Uribe. Es indudable que sólo un milagro habría dado el triunfo a las tropas de Benjamín Herrera en el Istmo después que el gobierno colombiano, libre ya de las campañas en su propio territorio, hubiere trasladado fuertes contingentes a Panamá. Por otra parte, no debemos olvidar que la paz también se firmó en aras de la construcción del Canal, punto en que, tanto liberales como conservadores, coincidían.

3. La presencia extranjera durante la Guerra de los Mil Días

a) Ecuador, Nicaragua y Venezuela

Uno de los gobernantes liberales que acogió favorablemente la idea de una revolución liberal en Colombia fue el Presidente ecuatoriano General Eloy Alfaro, quien desde el principio ofreció su colaboración a los rebeldes. En efecto, poco antes del estallido de la conflagración, depositó 40.000 pesos en el consulado de Nicaragua en Nueva York para que los liberales colombianos compraran armamento, al tiempo que proporcionó un contingente de 600 efectivos. Mas este dinero fue retenido por José Santos Zelaya Presidente de Nicaragua, quien argumentó que la revolución no tenía futuro y en consecuencia no valía la pena invertir en ella. Por otra parte, el ejército ecuatoriano que entró en territorio de Colombia fue derrotado en un sangriento combate. A pesar de ello Alfaro no se desanimó y continuó auxiliando a los liberales colombianos.

Dentro de este contexto las relaciones entre el Ecuador y Colombia se tornaron sumamente embarazosas. Así, el 12 de mayo de 1900 un fuerte contingente colombiano invadió el Ecuador aunque con escasa fortuna ya que fue derrotado en el combate de Tulcán. En consecuencia, Alfaro continuó ayudando a los rebeldes e incluso por estos días le entregó al emisario de Belisario Porras, Eusebio A. Morales, 1.000 rifles Manlicher, 200.000 tiros y dos cañones Krupp, como ya indicamos.

Aunque la situación entre ambos gobiernos pareció distenderse al siguiente mes cuando, el 15 de junio, se firmó un protocolo "condenando la agresión armada de cualquiera de las partes" y que fue ampliado el 25 de agosto cuando se comprometieron a desarmar a los revolucionarios que penetraran en cualquiera de los dos países, y a observar la más estricta neutralidad en las poblaciones fronterizas, lo cierto es que el Ecuador violó los acuerdos. En efecto, sus tropas continuaron incursionando en territorio colombiano al punto de que éstos se vieron obligados a hacerles retroceder e incendiaron varios pueblos ecuatorianos fronterizos a manera de represalia.

A pesar de los compromisos firmados con Colombia y de las críticas internas, el General Eloy Alfaro continuó ayudando a los revolucionarios hasta bien entrado el año 1902.

Si bien en un principio las gestiones realizadas por los revolucionarios colombianos ante José Santos Zelaya, Presidente de Nicaragua, fueron infructuosas, y hasta último momento evitó comprometerse con el movimiento, alegando problemas de índole económico, finalmente accedió a los requerimientos de los liberales colombianos. En efecto, ante la presión ejercida por Eusebio A. Morales, Temistocles Rengifo y el propio Belisario Porras, Santos Zelaya se vio obligado a ceder la embarcación "Momotombo" con la finalidad de transportar a los revolucionarios a Panamá. Pero con la condición de que debían desembarcar en cuanto divisaran tierra colombiana, es decir en la Provincia de Chiriquí. De esta manera

es que Belisario Porras desembarcó en Punta Burica en marzo de 1900, como ya vimos. Mientras tanto, en Washington, el Ministro nicaragüense declaraba con cinismo que la expedición de la "Momotombo", "se hizo a espaldas de mi gobierno inconsciente de este acto de filibusterismo, tanto como lo fue el gobierno de Estados Unidos en las expediciones que partían de Norteamérica para ayudar a los insurgentes cubanos contra España".

Sin embargo, después de la estrepitosa derrota liberal del Puente de Calidonia, en julio de 1900, la actitud de Zelaya cambió radicalmente. Al respecto **El Pacífico**, de Puntarenas, aseguraba que el Presidente "está contrariado hasta la decepción por el fracaso de la expedición "y esto quedó plenamente demostrado cuando se negó a recibir a Porras y sólo accedió al desembarco de Emiliano Herrera en Nicaragua con "la condición de que abandonara el país en breve plazo". Era evidente que, para entonces, Zelaya temía las represalias del gobierno colombiano, razón por la cual envió un emisario a Estados Unidos "con instrucciones de ofrecer al Gabinete de Mc Kinley, que sí impide las represalias del gobierno de Colombia, el gobierno de Nicaragua concertará directamente con el de los Estados Unidos un tratado para la construcción del canal interoceánico". Los temores de Zelaya no eran infundados y así, poco después, una expedición colombiana invadió Nicaragua, aunque la misma no fue del todo exitosa.

A pesar de ello la ayuda de Nicaragua a los revolucionarios no cesó ya que, a mediados de 1901, la "Momotombo" desembarcó en el Istmo 500.000 cartuchos, 2.000 remingtons y dos cañones pequeños. Colombia respondió a esta nueva afrenta con otra expedición punitiva que partió de Bocas del Toro, en julio del año siguiente, con destino a Bluefields. Sin embargo, la guarnición de Bluefields tomó prisionero a buena parte del cuerpo expedicionario y se apoderó de gran cantidad de parque. Por lo menos la misma sirvió para poner punto final al auxilio nicaragüense a los revolucionarios

Si bien el triunfo de Cipriano Castro en Venezuela fue uno de los factores que aceleró el proceso revolucionario en Colombia, la ayuda que proporcionó a los rebeldes no fue tan importante como se esperaba porque "él pensaba que los liberales colombianos tomarían Bogotá tan fácilmente como él Caracas". Sin embargo, en Bogotá se creía que Castro era el "más poderoso sostén de los revolucionarios y esta ayuda se esperaba a través de las provincias venezolanas de Maracaibo y Zulia que limitaban con Santander".

No obstante, es innegable que Castro proporcionó inestimables auxilios a la revolución colombiana, máxime cuando los liberales se habían comprometido a que, una vez en el poder, modificarían en favor de Venezuela "la arbitraria sentencia pronunciada por SM la Reina Regente de España en la cuestión de límites de la Provincia de Guajira". Así Maracaibo se convirtió en centro de operaciones de los rebeldes y, desde allí, penetró la primera expedición de colombianos y venezolanos liberales en enero de 1900, así como también 1.500

rifles y un cañón unos meses más tarde. Poco después, en mayo, una nueva columna a las órdenes del General Siervo Sarmiento desembarcó en Riochacha. Mas, por estos días se produjo la derrota liberal de Palonegro que provocó un **impasse** en la ayuda venezolana, ya que Castro temía las represalias de los conservadores colombianos. Sin embargo, las invasiones venezolanas se reanudaron en diciembre cuando 2.500 hombres partieron de San Antonio de Táchira y cruzaron la frontera.

La respuesta colombiana llegó en julio de 1901 cuando una columna de conservadores, dirigida por Rangel Garviras, invadió territorio venezolano. La misma fue derrotada en Táchira por el ejército venezolano, a las órdenes de Rafael Uribe-Uribe. Poco después Castro se dejó convencer por Rafael Uribe-Uribe de que una invasión a Colombia por la Guajira hasta Riohacha y otra por los llanos hasta Arauca significaría el triunfo definitivo de la causa liberal. Mas este ejército fue prácticamente aniquilado por los conservadores colombianos.

b) Los Estados Unidos y la guerra

Es innegable que la presencia norteamericana durante la Guerra de los Mil Días se hizo sentir intensamente en todo el territorio colombiano y, muy especialmente, en el Istmo de Panamá, en virtud del artículo 35 del Tratado Mallarino-Bidlack. Pero no podemos desconocer que, en algunas ocasiones, esta presencia fue solicitada por las autoridades locales, no sólo para proteger el libre tránsito por la vía del ferrocarril sino para restablecer el orden interno.

Ya, a comienzos de julio de 1900, después que las fuerzas de Porras derrotaron a los conservadores en Corozal, se comenzó a especular con la posibilidad de que el gobierno se viera obligado a solicitar el concurso de Estados Unidos para restablecer el orden. No se tomó ninguna medida en ese momento y, a mediados de julio, la derrota liberal del Puente de Calidonia tranquilizó notablemente los ánimos del gobierno, cuando su predominio en el Istmo fue total. Sin embargo, a mediados de 1901, la situación comenzó a cambiar sensiblemente cuando los grupos guerrilleros se organizaron y empezaron a actuar en diversos puntos de la geografía panameña. En consecuencia, el 6 de agosto de 1901, después que los liberales detuvieron en Matachín, el tren de pasajeros procedente de Panamá, y se apoderaron de cuatro funcionarios del gobierno, los diplomáticos norteamericanos, telegrafiaron de inmediato a su gobierno e hicieron un llamado a las fuerzas navales de su país para que preservaran el libre tránsito en el Istmo, aunque, como opinaba el cónsul francés, "el mismo se hallaba poco comprometido".

Días después, el 9 de agosto, y a raíz de este incidente, el **New York Herald** aconsejaba la intervención militar efectiva de Estados Unidos en el conflicto, antes de que las potencias europeas se decidieran a tomar cartas en el asunto con el fin de poner orden. Como es natural, el artículo causó estupor en Panamá en donde eran bien conocidos los sucesos de la isla de Cuba y de Filipinas. Incluso, el cónsul

francés Deloffre le expresaba a su gobierno que estaba convencido que Estados Unidos “no busca más que un pretexto para justificar su injerencia en los asuntos locales del Istmo y asegurar así su preponderancia con el fin de liquidar a su favor y a buen precio la cuestión del canal en la que tiene gran interés”.

Algunos días más tarde, so pretexto de una posible conflagración entre Colombia y Venezuela, Estados Unidos envió al Istmo los navíos de guerra **Macchias** y **Ranger**, y el acorazado **Iowa**. Esto provocó severas críticas por parte de la prensa francesa a lo que el Departamento de Estado respondió que “el gobierno federal, al cual el artículo 35 del Tratado del 12 de diciembre de 1846 otorga una situación particular, no tiene otra finalidad que asegurar la libertad de tránsito en el Istmo y la protección de los intereses americanos comprometidos en el ferrocarril de Colón a Panamá”. Sin embargo, los franceses estaban convencidos que Estados Unidos pensaba desembarcar e intervenir militarmente y “establecerse en el Istmo”. Asimismo, consideraban que “de ahí a tomar el Canal y lograr la meta final del “Canal americano para los americanos, no hay más que un paso”.

Por estas fechas el gobierno colombiano se mostraba contrario a que Estados Unidos interviniera en el Istmo. En efecto, Carlos Martínez Silva, desde Washington, declaraba abiertamente que su gobierno tenía la situación bajo control y que no quería intromisiones extranjeras en territorio istmeño, en virtud de lo cual confiaba que Estados Unidos no intervendría hasta tanto su gobierno lo solicitara. Poco después la prensa norteamericana quiso involucrar en el problema colombiano a Alemania, razón por la cual este país respondió que consideraba las “elucubraciones del **New York Herald** como expresión del sentimiento popular y los puntos de vista del gobierno norteamericano”. Ante estas declaraciones, el Secretario de Estado John Hay, se vio obligado a declarar públicamente que su país no tenía intención alguna de intervenir en el Istmo de Panamá a menos que mediara una solicitud formal por parte del gobierno colombiano.

Por otra parte, mientras en septiembre de 1901, ante el inminente ataque de los liberales a Colón, el Capitán francés Le Bris, a pedido del General Carlos Albán, desistía en su intento de desembarcar tropas para proteger la vida y propiedades de los súbditos de Francia, se comentaba que “los miembros más influyentes del partido conservador en el Istmo se habían puesto de acuerdo para requerir la intervención de los Estados Unidos y la ocupación del Istmo por las fuerzas de este país”, decisión que tomó por sorpresa al propio General Albán. Al parecer, esta actitud obedecía a las últimas noticias recibidas de New York según las cuales el gobierno de Colombia intentaba obtener dinero de Estados Unidos a cambio de ciertas concesiones en el Istmo”. Incluso se supo que el Comandante del acorazado **Iowa** había recibido orden de desembarcar 400 **marines** si Panamá resultaba amenazada por los revolucionarios. Finalmente, el 15 de octubre, por pedido del General Albán, los comandantes de los acorazados americanos y del

crucero francés se pusieron de acuerdo para desembarcar **marines** y ocupar la ciudad de Panamá si las tropas gubernamentales se veían obligadas a abandonar la para combatir en las proximidades de la línea del ferrocarril.

Cuando el 19 de noviembre los liberales tomaron la ciudad de Colón, el cónsul de Estados Unidos conminó al Gobernador del Departamento a proteger el libre tránsito del Ferrocarril o, de lo contrario, haría desembarcar **marines** norteamericanos, a pesar de que los intereses de los extranjeros habían sido respetados por los revolucionarios. Dado que el gobierno colombiano demostró ser incapaz de salvaguardar el libre tránsito, el Comandante del **Macchias** recibió orden de desembarcar tropas. Aunque su intento fracasó en dos oportunidades, finalmente el 20, por la mañana, logró bajar a tierra un piquete de 30 hombres que ocuparon la estación del Ferrocarril.

Era la primera vez, después del levantamiento de 1895, que Estados Unidos hacía uso del Tratado de 1846 para intervenir militarmente en el Istmo. Sin embargo, esta medida provocó enconadas críticas a las que Hay respondió afirmando que su país permanecería neutral y que el desembarco no tenía otro objetivo que la defensa de los intereses norteamericanos de la Compañía del Ferrocarril, así como la preservación del libre tránsito por el Istmo. En consecuencia, y para dejar en claro su postura neutral, la **Panamá Rail Road** le negó al General Albán, el 25 de noviembre, un tren para transportar tropas gubernamentales a Culebra. Pero las enconadas protestas del gobernador determinaron que los soldados fueran ubicados en diez vagones para conducirlos hasta el Río Grande, desde donde seguirían a pie hasta Emperador, que estaba en manos de los revolucionarios. En cuanto las tropas abandonaron Panamá, 250 a 300 **marines** norteamericanos tomaron posesión del muelle de la Compañía del Ferrocarril. Asimismo, por estos días la llegada a Colón de la escuadra americana del Atlántico Norte causó honda inquietud en el Istmo, ya que las autoridades temían que la misma "sirva para prolongar la presencia de las tropas norteamericanas en el territorio del Istmo bajo el pretexto de proteger el tránsito del ferrocarril de Panamá.

Mientras tanto el General Albán, muy disgustado con el desembarco norteamericano, le solicitó al cónsul de Francia que el Comandante del "Suchet" desembarcara **marinos** "para contrarrestar la actuación de los americanos", a lo cual el capitán Le Bris se negó. En consecuencia, el Comandante del **Macchias** pudo imponer su autoridad y prepotencia y amenazar tanto a los liberales como a los conservadores con arrestar a sus jefes si intentaban cualquier enfrentamiento". Incluso, le previno al General Foliaco que si desembarcaba sus tropas hundiría al "Próspero Pinzón". Poco después el Comandante del **Iowa** partía en un tren blindado, acompañado por 150 hombres y dos ametralladoras, para efectuar un reconocimiento sobre la línea del Ferrocarril. Sin embargo, el 25 de noviembre, el General Albán, haciendo caso omiso de las amenazas proferidas por los norteamericanos, tomó un tren procedente de Panamá que, poco después, fue

atacado por los liberales en Río Grande. Esta actitud y sus consecuencias encolerizaron al Cónsul de Estados Unidos y al Comandante del **Iowa**, en virtud de lo cual ordenaron que “200 soldados americanos fueran embarcados en cada tren, antes de la locomotora se ubicó un vagón blindado armado con cañones”.

La prepotencia norteamericana se puso una vez más de manifiesto a raíz de la entrega temporal de Colón por parte de los liberales a los Comandantes extranjeros para restituirla a los conservadores. Como sabemos, se había acordado que desembarcarían marinos ingleses, franceses y norteamericanos, a pesar de lo cual el Capitán Perry quiso que sólo se hicieran a tierra sus soldados, ya que sus fuerzas “eran suficientes para la seguridad de Colón y porque además la mayor parte de los intereses eran americanos”, a lo cual el Comandante británico accedió. Sin embargo, el capitán Le Bris manifestó que el capital francés en Colón era muy superior al estadounidense y que él desembarcaría a sus hombres para proteger Cristóbal. De modo que el 29, por la mañana, 150 fusileros norteamericanos tomaron posesión del cuartel de policía y de otros puntos neurálgicos de la ciudad, mientras los marinos galos ocupaban el barrio francés. El 1º de diciembre los franceses reembarcaron en tanto los norteamericanos ocupaban aún los muelles de la Compañía del Ferrocarril, pese a la presencia de las tropas del General Albán en Colón. Como es natural, la actitud arbitraria del Capitán Perry fue severamente cuestionada por las autoridades que temían una mayor injerencia de Estados Unidos en Panamá. Como posteriormente manifestara el Comandante Le Bris “noté que el Comandante del **Iowa** tomó la dirección y quiso hacernos sentir que los Estados Unidos tenía derechos superiores a los de las otras potencias”.

Por otra parte, en Panamá, las tropas norteamericanas que habían tomado la estación y el muelle de la Compañía del Ferrocarril y acompañaban los trenes, reembarcaron el 5 de diciembre. Poco después el General Albán le expresaba al Cónsul francés su enfado con los norteamericanos quienes “habían estado a punto de comprometer su movimiento sobre la línea del ferrocarril”. En esta oportunidad le refirió que le habían “puesto mil dificultades para darle un tren para ir a Culebra, negándole después de la batalla de Emperador otro tren para transportar sus tropas extenuadas hasta Gatún”, razón por la cual si no hubieran reembarcado pensaba desarmarlos después de recibir los refuerzos de 2.000 hombres que esperaba del Cauca y de las minas de Guanta.

Después del incendio del “Lautaro”, en enero de 1902, la situación se tornó muy comprometida para los conservadores, máxime cuando se esperaba que los liberales forzaran la toma de Panamá o Colón. Este estado de cosas llevó al cónsul de Estados Unidos a dirigirse a los revolucionarios para advertirles que su gobierno impediría cualquier intento de ataque a las ciudades terminales. En este sentido, ya el 25 de noviembre del año anterior, se había dirigido al Secretario de Gobierno para comunicarle que se vería obligado a intervenir militarmente si el gobierno no retiraba las tropas que mantenía sobre la línea del Ferrocarril. Dos días después

reiteró su amenaza, argumentando que la presencia de estas tropas ponía en peligro la vida de los pasajeros. En marzo, el Gobernador del Departamento de Panamá comunicó al Cónsul de Estados Unidos que se veía incapacitado de asegurar el libre tránsito. Como es natural esta situación provocó un nuevo desembarco norteamericano en Colón, que fue seguido por otro en Bocas del Toro al mes siguiente.

Después de la derrota del General Morales Bertí en Aguadulce, el 27 de agosto de 1902, el ejército liberal comenzó la marcha hacia Panamá y Colón, ya que era dueño de prácticamente todo el territorio del Istmo. En consecuencia, el gobierno Marroquín, desesperado ante esta situación, telegrafió a su representante en Washington, José Vicente Concha, para que solicitara al gobierno de Estados Unidos que interviniera militarmente en la ruta de tránsito. Sin embargo, Concha se negó a acceder a tal pedido y, poco después, dimitió de su cargo. A pesar de ello, el 15 de septiembre llegó a Colón el crucero **Cincinnati**, al mando del Comandante Mac Lean quien, de inmediato, se trasladó a Panamá para entrevistarse con el Gobernador, a fin de comunicarle que su Gobierno le había encomendado hacerse cargo de la policía de los trenes y del control del tráfico del Ferrocarril. Aunque el Gobernador Salazar intentó discutir los términos del contrato de la **Panamá Rail Co.**, Mac Lean se mostró inflexible respecto a las órdenes recibidas.

El 17 desembarcaron los **marines** norteamericanos y en todos los trenes se colocó un vagón blindado donde iban 25 fusileros. También Mac Lean dio orden de demoler las empalizadas construidas casi sobre la vía del Ferrocarril en **Monkey Hill** y se opuso a que los empleados del gobierno utilizaran los trenes. Como era previsible, estas medidas provocaron la réplica inmediata de las autoridades locales, máxime cuando se prohibió el transporte de las tropas conservadoras en el Ferrocarril si las mismas estaban armadas. Frente a esta situación el gobierno esgrimió el artículo 19 del contrato de concesión de la **Panamá Rail Road**, que estipulaba que la compañía estaba obligada a transportar gratuitamente a los militares y empleados del gobierno cuando se encontraban de servicio.

Entretanto, en Estados Unidos la opinión pública no veía claramente la necesidad de intervenir militarmente en el Istmo de Panamá. Mientras se impartían órdenes al puerto de Norfolk, en Virginia, para disponer de 600 marinos fusileros con destino a Panamá, en caso que el Comandante Mac Lean los requiriera, el Secretario de Estado Moody, se veía obligado a dar explicaciones en el sentido de que el desembarco de tropas en el Istmo era una medida transitoria destinada a preservar el libre tránsito y que, una vez desaparecido el peligro de operaciones militares sobre la línea del Ferrocarril, las tropas reembarcarían.

A pesar de estas “tranquilizadoras” palabras, lo cierto es que continuaban llegando tropas norteamericanas al Istmo. En efecto, el 22 de septiembre arribó el **Panther** con 380 soldados; y el 30, el acorazado **Wisconsin** cuyo Comandante, Silas Casey, tomó la dirección de todas las tropas. Su dominio del área llegó al

extremo de prohibir el desembarco en Colón de los soldados colombianos que transportaba el "Cartagena" bajo amenaza de hundir el navío. Sin embargo, el Comandante del "Cartagena" desembarcó las tropas que, a pesar de las amenazas, "no fueron molestadas" por los norteamericanos. Mas, tuvieron que viajar desarmadas en el Ferrocarril hasta Panamá, porque así lo dispuso el Comandante Casey.

Incluso, notificó al General Salazar que, en lo sucesivo, no transportaría más tropas, armas ni municiones por el Ferrocarril, aunque finalmente accedió a que los soldados gubernamentales fueran transportados siempre que el libre tránsito no se viera afectado. Sin embargo, el 24 de octubre de 1902, el vice-Cónsul francés en Colón comunicaba que las tropas gobiernistas en Panamá estaban escasas de municiones porque el Contralmirante Casey había prohibido el transporte de un cargamento de este tipo que se encontraba depositado en Colón. En consecuencia solicitaba el envío de un barco francés "para poner coto a la descarada intervención de los Estados Unidos". Esta "descarada" intervención se puso de manifiesto una vez más el 26 de octubre cuando llegó el navío del gobierno "Bogotá", cuya tripulación era americana y un oficial del **Wisconsin** se presentó a bordo exigiendo la presentación de sus papeles "para saber en virtud de qué derecho enarbolaba el pabellón colombiano". Como es natural, esta actitud fue considerada por los Generales Perdomo y Salazar "como un atentado contra la soberanía de Colombia en el Istmo".

Mas, el 29 se suscitó otro problema entre los norteamericanos y los colombianos cuando el Superintendente del Ferrocarril, sin autorización del Contralmirante Casey, transportó de Colón a Panamá armas y municiones pertenecientes al gobierno. En consecuencia, cuando el cargamento llegó a Panamá, los soldados colombianos se dirigieron a la estación del Ferrocarril para recibirlo y fueron violentamente atropellados por las tropas norteamericanas que los arrojaron fuera a golpes. El oficial colombiano que comandaba el destacamento "fue derribado de un puñetazo por un soldado americano boxeador de profesión". El General Salazar presentó sus quejas al Almirante Casey pero no obtuvo respuesta. Mientras tanto, la actitud norteamericana en el Istmo determinó que el gobierno colombiano interrumpiera, en Washington, las conversaciones respecto a la venta del Canal. Esta postura llevó al gobierno de Estados Unidos a variar sustancialmente las órdenes impartidas a Casey. En efecto, el 1º de noviembre se autorizó el transporte de tropas del gobierno en el ferrocarril a los pueblos de la línea. Desde entonces los conservadores pudieron circular libremente en los trenes de la **Panamá Rail Road**. Asimismo, se comentaba que el cambio de actitud del gobierno norteamericano se debía, en parte, a la presión ejercida por su Ministro en Bogotá, Charles Burdett Hart. Poco después, se reanudaron en Washington las conversaciones sobre el Canal y, en Panamá, se ponía fin a la guerra de los tres años con la firma de paz entre liberales y conservadores a bordo del navío de guerra norteamericano **Wisconsin**, como ya vimos.

4. Las consecuencias de la guerra en Panamá

Si bien las principales consecuencias que acarreó la guerra de los Mil días para el Istmo de Panamá fueron internacionales y concluyeron con la firma del Tratado Hay-Bunau Varilla para la construcción de un Canal en nuestro territorio, las mismas serán analizadas en otro capítulo en el que estudiaremos las negociaciones canaleras. De momento, aquí haremos referencia a las consecuencias socio- económicas y políticas a nivel interno.

a) Socio-económicas

Hasta 1899, la economía istmeña dependía fundamentalmente del comercio, la ganadería y la agricultura. Incluso, poco antes del estallido de la conflagración se había iniciado un fructífero comercio, a pequeña escala, de caucho, tagua y raicillas, sobre todo en las ciudades del interior que, como es sabido, poseían una economía eminentemente agrícola. Mientras la capital se dedicaba a actividades mercantiles, base de las grandes fortunas que florecieron en el Istmo, el interior producía arroz, maíz, frijoles, caña de azúcar, café y ganado. Esta infraestructura se vino a pique durante la guerra, la agricultura se abandonó porque muchos campesinos se dedicaron a hacer la guerra y parte de la ganadería fue exterminada tanto por los liberales como por los conservadores, como ya vimos. Sin lugar a dudas, fue el "país agro" el que más sufrió los embates del conflicto porque fue, principalmente, allí en donde se luchó y donde los efectivos de ambos bandos cometieron atrocidades. En consecuencia, al finalizar la contienda, en el interior del país todo era "ruinas y desolación" al extremo de que se dio el caso de ver a comerciantes arruinados, que no tenían posibilidades de reinstalar sus negocios, haciendas despobladas y prácticamente abandonadas y hombres de fortuna que lo habían perdido todo en los tres años de lucha.

Por otra parte, el gobierno departamental adolecía de una iliquidez casi permanente. Así, el año 1903 fue uno de los más duros de cuantos conoció el Istmo. No había dinero con que pagar a los funcionarios públicos, a las tropas, ni mantener el aparato gubernamental. Esta situación llegó a su clímax en el mes de julio cuando el General José Vásquez Cobo, Comandante de la guarnición del Istmo, se rebeló contra las autoridades civiles. En realidad, el problema se remontaba a los primeros meses del año cuando, a la angustiosa situación económica por la que atravesaba el Departamento y que provocaba que las tropas sufrieran retrasos de hasta seis meses en el pago de sus haberes, se sumó el hecho de que el Comandante Vásquez Cobo tenía proyectado poner algunos de los cruceros bajo su mando para servir al comercio de cabotaje entre Panamá y Pedregal, con el fin de sufragar los gastos de la escuadrilla del Pacífico, a lo que el Gobernador se opuso tenazmente.

Este funcionario decidió sacar a licitación aquel servicio que, hasta entonces había realizado la **Pacific Steam Navigation Company** y esta misma empresa la ganó. Como es natural, tal situación, conjugada con la negativa del

Gobernador Facundo Mutis a seguir disponiendo de los fondos del tesoro departamental para pagar el *pré* de los militares, fue la que motivó el enfrentamiento entre las autoridades castrenses y civiles.

Cabe destacar que, a comienzos de julio, el Gobernador Mutis Durán, en telegrama enviado al Gobierno Central, manifestaba que el Departamento ya había otorgado 60.000 pesos para gastos militares y navales y que “el público está indignado”, razón por la cual comunicaba que si no llegaban fondos de Bogotá o, en su defecto, se suprimía la Comandancia del Istmo, se vería obligado a renunciar. No obstante, pocos días más tarde, tuvo que echar mano de los fondos del Departamento para auxiliar al ejército, porque la actitud de Vásquez Cobo se tornó tan hostil que, incluso, lo amenazó con lanzar “los soldados a la calle”.

El malestar existente entre las autoridades del Istmo se incrementó después del 14 de mayo cuando un tribunal militar, violando explícitamente el Tratado del **Wisconsin**, decretó la pena capital para Victoriano Lorenzo. Como es natural, la ejecución de Lorenzo indignó a un sector de la población panameña, que era en su mayoría liberal, a tal extremo que la prensa reaccionó de inmediato. En efecto, el periódico **El Lápiz** se dedicó a atacar a los militares conservadores, narrando los crímenes y atropellos cometidos por ellos durante la guerra, sin que el Gobernador tomara ninguna medida para atenuar estas críticas. Finalmente, el 25 de julio se enunció la edición de un número especial en donde “se darían a conocer nuevos asesinatos de los godos”, así como retratos al pastel de los integrantes del Consejo de Guerra que había juzgado y condenado a Victoriano Lorenzo. Ese mismo día el General José Restrepo Briceño y el Coronel Carlos Fajardo se presentaron en la imprenta donde se imprimía **El Lápiz** y efectuaron grandes destrozos, lo que provocó que el General Vásquez Cobo, al frente de 20 soldados, saliera a hacer una ronda por la ciudad a las 11 p.m. Poco después el Gobernador Mutis Durán, al tanto de la actitud de los militares, decidió refugiarse en el Consulado de Estados Unidos y Vásquez Cobo aprovechó la coyuntura para tomar prisioneras a varias autoridades y proclamarse Gobernador. Esa misma madrugada envió una circular al cuerpo consular dando cuenta de los cambios producidos. No obstante, al día siguiente la situación se normalizó gracias a la actuación del General Esteban Huertas, quien era adicto al Gobernador y controlaba en buena medida a las tropas de la guarnición. En consecuencia, poco después se suprimió la Comandancia Militar de Panamá y el General Vásquez Cobo fue llamado a Bogotá para dar cuenta de lo acontecido. Cabe destacar que ya en la capital este militar se dedicó a desprestigiar, sistemáticamente, al Dr. Facundo Mutis Durán, acusándolo de traidor, al afirmar que era uno de los principales instigadores de la secesión de Panamá de Colombia.

Así, este movimiento, aparentemente político, tuvo sus raíces en la angustiada situación económica en que quedó sumido el Istmo después de la guerra. La rivalidad y las discrepancias existentes entre Vásquez Cobo y Mutis Durán, que

degeneraron en un conato de golpe de Estado, fueron, en gran parte, producto de la mala asistencia y, por tanto, de la disconformidad de las tropas acantonadas en Panamá.

b) Políticas

Es evidente que la Guerra de los Mil Días tuvo un elevado costo para los liberales, no solo material sino también político ya que, después de la firma de paz del **Wisconsin**, el partido quedó desmembrado. En efecto, sus líderes partieron para el exilio o, bien, se escondieron hasta que se aplacara la euforia del triunfo conservador. Y aunque el partido no desapareció del escenario político colombiano, como pretendía Aristides Fernández, ya no volvió a ocupar el solio presidencial hasta bien entrado el siglo.

Si bien el Tratado del **Wisconsin** protegía la vida y bienes de los liberales y sus simpatizantes, es evidente que, en la práctica, no siempre se cumplió estrictamente con lo acordado. Los liberales, muchos de los cuales habían perdido sus fortunas y propiedades durante los años de lucha, se vieron postergados a un segundo plano e, incluso, perseguidos por las autoridades. Como era de esperar, no había lugar para ellos en una sociedad dominada y orquestada por los vencedores.

Esta situación se vio claramente, a poco de la firma del Tratado de paz, cuando Victoriano Lorenzo fue hecho prisionero por los conservadores bajo la atenta, pero en muchos casos indiferente, mirada de los propios liberales. En efecto, el 27 de noviembre se tuvo conocimiento que un grupo armado, perteneciente a la fuerza del General Lorenzo y en estado de ebriedad, se había pronunciado, desconociendo el Tratado y la autoridad de los Generales Plaza y Buendía, proclamando como su único jefe a Victoriano Lorenzo. Este no se opuso al motín porque, al igual que sus hombres, se encontraba ebrio. Pero además permitió que algunos indígenas huyeran hacia la Negrita sin entregar sus armas a los conservadores. En consecuencia, el General Benjamín Herrera tomó cartas en el asunto e hizo castigar a los promotores del levantamiento, y designó al Dr. Eusebio A. Morales y al General Caballero para que le exigieran a Lorenzo una justificación satisfactoria de su conducta. El jefe indígena “expresó el remordimiento más ingenuo por su ocasional estado de embriaguez, causa de su incuria y de su responsabilidad, y expuso las mejores disposiciones para contribuir al pronto reintegro de las armas sustraídas, con el influjo indiscutido que tenía sobre sus subalternos y sobre los indígenas de las montañas”.

Poco después el General Herrera le comunicaba a los Generales Vásquez Cobo y Salazar lo sucedido, y éstos decidieron que Lorenzo quedara bajo custodia del General Luis María Terán hasta que las armas sustraídas fueran reintegradas. En consecuencia, Victoriano Lorenzo fue embarcado en el navío “Bogotá” y el General Vásquez Cobo le ofreció un “pasaporte para Cali y toda suerte de garantías”. Sin embargo, mientras Lorenzo esperaba su pasaporte, el General Vásquez Cobo

partió para el Cauca y la autoridad civil panameña reclamó al prisionero. Ante esta situación, Lorenzo decidió huir, aunque pocos días más tarde fue aprehendido y encerrado en las Bóvedas, completamente incomunicado. A partir de este momento la suerte de Victoriano Lorenzo estaba echada.

Después que Lorenzo fue encerrado en las Bóvedas, el General Lucas Caballero intercedió ante el General Víctor Salazar para obtener su excarcelación y éste le prometió remediar el problema. No obstante, Salazar fue reemplazado por el Gobernador Facundo Mutis Durán y, aunque éste intercedió para obtener la libertad de Lorenzo sus “buenas disposiciones se estrellaron contra la actitud del jefe de las fuerzas militares General Carlos Sarria, según pública voz, era opositorista declarado del Gobernador y su política”. Entre tanto, el General Buenaventura Correoso y los doctores Carlos A. Mendoza y Eusebio A. Morales también realizaban intensas gestiones ante las autoridades para obtener la libertad de Lorenzo.

Finalmente, Victoriano Lorenzo fue remitido a un Consejo de Guerra que, en apenas un día, ordenó su fusilamiento para el 15 de mayo, acusado de “asalto en cuadrilla de malhechores”. Sin embargo esta parodia de juicio estuvo mal encarada desde todo punto de vista, ya que contravenía lo estipulado en el Tratado del **Wisconsin**, principalmente en el artículo 3. En efecto, si se hubiera actuado de acuerdo al Convenio, el General Lorenzo no podía ser enjuiciado por ningún Tribunal, pero mucho menos por uno militar. Pero, el General Pedro Sicard Briceño permitió que fuera juzgado y condenado por un tribunal castrense.

Cabe destacar que después de la muerte de Lorenzo y de las acusaciones efectuadas por el General Lucas Caballero, se inició una polémica a través de la prensa en la cual las autoridades locales, implicadas en la ejecución, se acusaron mutuamente. Al escrito de Caballero, en donde se inculpaba al General Carlos María Sarria, jefe de las fuerzas militares del Istmo, éste contestó que cuando Lorenzo fue entregado a los conservadores, los Gobernadores del Departamento de Panamá eran jefes civiles y militares “y como tales jefes superiores del ejército en su respectiva jurisdicción”, razón por la cual no se lo podía acusar a él que apenas era un subalterno. Por otra parte, manifestaba que había querido devolverlo a la justicia civil, pero que el juez Juan P. Jaén Maltez insistió en que debía ser juzgado militarmente. En virtud de lo anterior, Sarria consultó a Bogotá desde donde le respondieron que Lorenzo debía ser juzgado por un tribunal civil. No obstante, el 28 de febrero Sarria fue relevado del mando de las fuerzas militares de Panamá y, por lo tanto, se desentendió del problema. Sin embargo, consideraba que los únicos responsables de la muerte de Victoriano Lorenzo eran los Generales Benjamín Herrera y Lucas Caballero “por la entrega que hicieron de Victoriano”

Por su parte, Pedro Sicard Briceño consideraba que la ejecución había sido

“justa” ya que Lorenzo no quedaba comprendido en el Tratado de paz por el hecho de haber querido esconder las armas e intentar insubordinarse contra el General Herrera. Y, además, porque era un delincuente común, “un presidiario pervertido”. Mientras tanto, un grupo de liberales acusaba al General Benjamín Herrera de cometer un “acto de felonía y de negra perfidia” porque existían cláusulas secretas en el Tratado del **Wisconsin** que contemplaban la entrega de Lorenzo a los conservadores.

Por otra parte, Eusebio A. Morales expresó que el 14 de mayo había enviado un telegrama al General Vásquez Cobo, en donde le anunciaba el juicio militar de Victoriano Lorenzo, contrario al Tratado de **Wisconsin**, y le solicitaba que interpusiera sus buenos oficios para impedirlo. Una semana después, el 22 de mayo, cuando Lorenzo ya había sido ejecutado, Vásquez Cobo le respondía que ignoraba que Lorenzo fuera a ser juzgado, pero que, de todos modos, Lorenzo había protestado contra el Tratado en San Carlos y después de ser arrestado se había fugado.

En definitiva, lo que se desprende de las declaraciones anteriores es que, excepto Pedro Sicard Briceño quien, a pesar de los ataques y críticas, consideraba que la condena había sido justa y equitativa, todo el mundo se lavó las manos. Pero alguien tenía que pagar por los crímenes y atropellos cometidos durante la guerra, y nadie mejor que Victoriano Lorenzo para expurgar culpas. En efecto, Lorenzo era temido no sólo por los conservadores sino también por los liberales, porque había demostrado que, en pocos días, era capaz de organizar un ejército y, en aquel momento, se necesitaba la paz a todo trance para finalizar las negociaciones del Canal. En todo caso fue la única víctima del Tratado del Wisconsin.

BIBLIOGRAFÍA SELECTA

- Bergquist, Charles: **Café y conflicto en Colombia 1886-1910. La Guerra de los Mil Días: antecedentes y consecuencias** FAES, Biblioteca Colombiana de Ciencias Sociales, Bogotá, 1981.
- Caballero, Lucas: **Memorias de la Guerra de los Mil Días**. El Áncora Editores, Bogotá, 1980.
- Carles Rubén D.: **Victoriano Lorenzo. El Guerrillero de la tierra de los cholos**. 2a. edición, Panamá 1966.
- Decretos Legislativos expedidos durante la guerra de 1899 a 1902**. compilación de Manuel José Guzmán. Ediciones del Boletín Militar. Bogotá 1902.
- Figuerola Navarro, Alfaro: **Dominio y sociedad en el Panamá colombiano 1821-1903. Escrutinio sociológico**. 3a. edición, EUPAN, Panamá 1982.

- Henao, Jesús María y Arrubla, Gerardo: **Historia de Colombia para la enseñanza secundaria**. 8va. edición, Bogotá, 1967.
- Pérez Venero, Alex: **La Guerra de los Mil días en Panamá**. Litho Impresora, Panamá 1979.
- Pizzurno Gelós, Patricia: **Antecedentes, Hechos y Consecuencias de la Guerra de los Mil Días en el Istmo de Panamá**. Impresora Panamá, Panamá 1990.
- Porras, Belisario: **Memorias de las campañas del Istmo 1900**. Dirección de Patrimonio Histórico, INAC, Panamá 1973.
- Ricord, Humberto: **Panamá en la guerra de los Mil Días**. Premio Nacional Ricardo Miró 1986. Panamá 1989.
- Rodríguez, Gustavo Humberto: **Benjamín Herrera en la guerra y en la paz**. Universidad Libre de Colombia, Bogotá, 1973.
- Sisnett, Manuel Octavio: **Belisario Porras o la vocación de la nacionalidad**. Imprenta Nacional, Panamá 1959.
- Tamayo, Joaquín: **La revolución de 1899**. Biblioteca Banco Popular, vol. 76, Bogotá 1975.
- Villegas, Jorge y Yunis, Jorge: **La Guerra de los Mil Días**. Carlos Valencia editores, Bogotá, 1979.

PERIÓDICOS

- El Autonomista**: 7, 13 y 16 de junio de 1899.
- El Lápiz**: Nos. 76, 85, 86 y 98.
- El Mercurio**: 11 de enero de 1899, 7 y 10 de julio y 2 de agosto de 1900, 23 de julio, 19 de octubre y 12 de diciembre de 1901.
- El Orden**: 12 de septiembre y 15 de diciembre de 1900.
- Gaceta de Panamá**: Nos. 1265, 1295, 1301, 1302, 1304, 1307, 1311, 1313, 1321, 1327, 1368 y 1375.
- La Sanción** (Quito): 25 de agosto de 1900.

DOCUMENTOS DE ARCHIVO

ARCHIVO NACIONAL DE PANAMÁ

Cajón 884:

tomos: 2999, 3013, 3027, 3074, 3072, 2073, 3059, 3065, 3053, 3205, 3200, 3207, 3215, 3203, 3220, 3179, 3187, 3192.

Cajón 885:

Tomos: 3029, 3068, 3048, 3052, 3061, 3045, 3049, 3035, 3042, 3053, 3060.

Cajón 886:

Tomos 2464.

ARCHIVO DEL MINISTERIO DE ASUNTOS EXTRANJEROS (Francia).

Asuntos panameños:

Volúmenes: 2, 3, 4.

ARCHIVO BELISARIO PORRAS

Caja No. 1, No. 36, Año 1900. Guerra de los Mil días.

REPUBLIC RECORD OFFICE/ FOREIGN OFFICE (INGLATERRA)**Serie 55**

Volúmenes	Rollos
395	67
402	69
410	72

NATIONAL ARCHIVES (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA)**Serie T33**

Rollos: 23, 24, 25, 56, 57, 58.

Serie MI39

Rollos: 25

ARCHIVO HISTÓRICO NACIONAL DE COLOMBIA

Sala República, Fondo Gobernación de Panamá

Tomos: 21-24

CAPÍTULO X

ECONOMÍA, SOCIEDAD Y CULTURA EN EL PANAMÁ DECIMONÓNICO



La Puerta de Tierra de la ciudad de Panamá en 1859. Oleo de William Leblanc

1. La economía en la primera mitad del siglo XIX

a) La difícil situación en los primeros años

No es exagerado afirmar que la decadencia económica constituyó una de las características más notables de las tres primeras décadas que siguieron a la independencia de Panamá de España y la inmediata unión voluntaria a la República de Colombia, en 1821. En otras palabras, al igual que en el resto de las recién emancipadas Repúblicas hispanoamericanas, el cambio político no trajo consigo las necesarias reformas estructurales económicas y sociales a fin de modificar la herencia colonial. Ya vimos, en algunos capítulos anteriores, que con el propósito de superar, en parte este estado de cosas, los notables del Istmo abogaron insistentemente ante las autoridades de Bogotá para que se adoptaran medidas especiales destinadas a fomentar las actividades comerciales, en concordancia con la construcción de una ruta transístmica terrestre, acuática o mixta. Todo ello crearía las condiciones propicias para que nuestro territorio se convirtiera en un “país hanseático” bajo el amparo de las principales naciones marítimas de entonces.

Si bien, como veremos, el gobierno central convino en brindar algunas facilidades para reactivar el comercio en el Istmo, obviamente las mismas no bastaron porque no contemplaban el estímulo a la agricultura, la ganadería, la industria y las obras públicas. En consecuencia, no resulta extraño que cuando, a finales de febrero de 1822, el Coronel José María Carreño, asumió la Intendencia del Istmo afirmó, como tuvimos oportunidad de señalar en el capítulo II, que la pobreza de este territorio tocaba en la miseria y carecía de víveres, excepto “los granos de consumo”. Por lo tanto, subsistía con los frutos provenientes de Guayaquil y el Perú. Faltaban capitales y haciendas verdaderas “y todos los elementos que constituyen la riqueza de su territorio”. De allí que consideraba conveniente fomentar “todos los ramos de la agricultura, minería, industrias, etc. de que es susceptible el Istmo en todos sus puntos”. Carreño también llamó la atención sobre el encarecimiento de los productos de primera necesidad y recomendaba trato especial para el país. Ese mismo año Francisco Burdett

O'Connor, sostuvo que los comestibles "se pusieron muy caros y muy escasos en Panamá. Un barril de harina de trigo de dos quintales que en puerto de Chagres, sobre el Atlántico, se compraba a ocho pesos nos costaba sesenta en Panamá".

Ciertamente, el puerto de Chagres, debía ser la excepción en la difícil situación económica del Istmo en ese entonces, si hemos de aceptar las afirmaciones de Gaspar Mollien, que ya vimos en el Capítulo II. Por eso el arribo a Panamá de algunos buques procedentes de Paita y Guayaquil, era considerado por el Intendente Carreño, en 1822, como un síntoma de reactivación mercantil. Incluso cuatro años después, el cónsul británico Malcolm McGregor, se mostraba optimista porque "el comercio del Istmo empieza a mejorar y confía en renacer", toda vez que a principios de diciembre de 1826, habían llegado al puerto de Chagres dos embarcaciones, una inglesa y otra norteamericana "con valiosas cargas de mercancía seca destinadas a esta capital".

Ya tuvimos la oportunidad de referirnos a la decadencia que encontró en la ciudad de Panamá Manuel Lorenzo Vidaurre, en ocasión del Congreso Anfictiónico de 1826. Al año siguiente, el Comandante del Istmo Manuel Muñoz, afirmó que "el comercio se encuentra en la última languidez: algunos botes de cabotaje y uno que otro barco de Guayaquil y Jamaica son los únicos que se presentan en estos mares". En cuanto a la agricultura sostuvo que "está en la infancia y sólo se sostiene con algún lustre la de legumbres y miniestras".

b) Los planteamientos del Gobernador Argote en pro del desarrollo integral del país.

A mediados de septiembre de 1832, el Gobernador de la Provincia de Panamá Juan José Argote, elevó a los diputados de la Cámara Legislativa un documento en el que efectuó un balance sobre la situación general del Istmo, en términos sumamente ilustrativos. Sobre la agricultura indicó que era preciso animarla, no sólo con la "dispensa de diezmos" concedida al café, añil y otras especies tan fáciles de cosechar en la provincia, sino con un fondo de protección y premio a los empresarios, con una vigilancia constante sobre muchos que a pretexto de labranzas propias son verdaderos vagos, con la apertura de caminos y limpia de ríos, cuyas dificultades causan a los labradores gastos, demoras y peligros, con la extinción de gravámenes minuciosos, molestos y casi inútiles a los fondos municipales, con ensayos de arado para examinar sus efectos en nuestro clima, con la introducción de máquinas, formación de potreros, y con todo aquello que contribuya a hacer más conocidas y estables las labores y repartos y más comodidades y útiles las vecindades y los productos".

Según Argote, la industria era "casi desconocida en la provincia en su verdadero sentido". Sólo se fabricaban jabón y velas, tan malos que no podían competir con los que se importaban. También se hacían suelas que en Guayaquil y en el Perú se vendían a tres pesos, mientras en Panamá, a lo sumo, costaban seis

reales. En consecuencia, era necesario “remover los obstáculos que anulan estos ramos pingües de la industria, y promover los que indica la experiencia para que se hagan útiles acopios de maderas, de pita y de tantas otras especies que se pierden en nuestros campos y pueblos, no por falta de brazos sino de conocimientos y recursos que los muevan con provecho”. Lo único que, a la sazón, se fabricaba con dedicación eran los sombreros Jipijapa, pues para tal propósito el consejo municipal había establecido en la ciudad capital una escuela pagada con sus rentas.

Respecto al comercio, Argote manifestó que el mismo estaba “reducido exclusivamente a artículos extranjeros”. Ello era así porque no había “frutos del país con que satisfacerlos” y además no se podían trasladar a otros mercados porque los transportes tendían a encarecerlos. Por tanto, el comercio se limitaba al consumo de la provincia e incluso sostenía que podía darse el caso de que faltara absolutamente “por no haber recursos para pagarlo”. A su juicio, “sin facilitarles conducciones que son tan dilatadas y costosas y sin fomentar la industria y la agricultura para que den artículos para el cambio, no puede esperarse mejora alguna y el país caminará hasta el punto en que experimente una miseria peligrosa”. Para reanimar el comercio, Argote pensaba que debían fomentarse y protegerse las salinas, “tan útiles para el consumo de los chocoes”, junto con las carnes, sebos “y varias producciones del interior que allí son apetecidas y como llamadas naturalmente a consumirse en aquellos pueblos”. Asimismo, abogaba porque a Portobelo se le concediera la gracia de puerto Libre, tanto para incrementar el comercio legal como para extinguir el contrabando en San Blas y Bocas del Toro. Todo ello tendría que ir acompañado con la construcción de un “camino de ruedas” de Panamá a Portobelo y mientras se adelantaba en esta empresa debían mejorarse las otras rutas existentes, especialmente la de Gorgona a la ciudad capital.

c) La posición de los comerciantes ciudadanos

Como vemos, Juan José Argote deseaba impulsar la economía del Istmo en diversos aspectos y no se limitaba al “país de tránsito”, si bien la ruta interoceánica era el motor para tal transformación. Dos años después, en diciembre de 1834, otros notables ciudadanos, nos referimos a Mariano Arosemena, Luis Lewis y Damián Remón, en una Memoria que presentaron a la Sociedad de Amigos del País, resaltaron aún más la función transitista de nuestro territorio en virtud de su privilegiada situación geográfica. Aseveraron que las Provincias de Panamá y Veraguas tenían relaciones mercantiles con Jamaica, Saint Thomas y los Estados Unidos del Norte por el Atlántico y con el Ecuador y el Perú por el Pacífico. Se exportaban de aquellas islas para el consumo local: “efectos de seda; algodón, lino, quincallería, lozas, cristales, vinos y aguardiente”. De los Estados Unidos se traían: harinas y licores; del Ecuador cacao y café; y del Perú: vituallas, aguardiente de pisco y tejidos ordinarios. En cambio, se exportaban algunos productos del país, entre estos: perlas, “joyería”, carey, zarzaparrilla, palo mora,

peletería vacuna, loza barnizada, escobas, conchas de perlas y maderas preciosas y de construcción. No obstante, los expositores no dejaron de lamentarse porque: "Aunque la variedad de nuestros frutos y la posición feliz que ocupa el Istmo en el mundo debieran de consumo (sic) alimentar el tráfico extranjero, él ha sido miserable y lánguido por la severidad de las leyes comerciales y por su inestabilidad. Apenas han visitado el puerto de Panamá, tan concurrido en otros tiempos, dos buques en cada mes y en la rada de Chagres ha fondeado uno cada bimestre, cuando en el punto más pobre e incomunicado de Sudamérica, la entrada es doble o triple".

Arosemena, Lewis y Remón también se quejaron por la ley 13, de junio de 1833 expedida por el Congreso a la que calificaron como "una disposición prohibitiva al comercio extranjero, porque sus restricciones y gravámenes afectaron a esta Provincia más que a las otras de la Nueva Granada. En consecuencia, los comerciantes de Panamá reclamaron enérgicamente por "las imposiciones y las trabas impuestas al giro". Se obtuvo otra disposición legislativa, que entró en vigor en diciembre de 1834 y sobre la cual, cifraron esperanzas para reanimar el "expirante giro".

d) Algunas disposiciones de Bogotá para incrementar el comercio en el Istmo.

Ciertamente, en Bogotá se adoptaron medidas para impulsar las transacciones mercantiles en el Istmo. El 25 de mayo de 1835, se expidió un decreto declarando libres los cantones de Portobelo y Panamá "por el espacio de veinte años para el comercio de todas las naciones que no sean enemigas de la Nueva Granada". Además de ello quedó en su fuerza y vigor la ley de 19 de julio sobre manumisión y abolición del tráfico de esclavos. Los buques mercantes nacionales y extranjeros podrían permanecer indefinidamente en los puertos de los dos cantones aludidos sin que fuesen molestados por los empleados fiscales bajo ningún pretexto. No se exigiría en los susodichos cantones ningún tipo de derecho y tampoco habría allí estancos de tabaco y de aguardiente. Se suprimirían las aduanas de Panamá, Portobelo y Chagres, mientras se establecía una en La Chorrera, por donde se introducirían las mercancías y frutos destinados al consumo de ese cantón y de Natá, Los Santos y Darién. También se adoptaron medidas destinadas a reprimir el contrabando y sobre los procedimientos para establecer los almacenes o tiendas.

A finales de 1835, el Congreso granadino promulgó otro decreto habilitando puertos para la importación y exportación en la Provincia de Veraguas. Para tal efecto se dispuso abrir, en el Atlántico, el portete en el río de la Concepción, mientras que en el Pacífico lo mismo se haría con los puertos de Montijo en el cantón de Santiago y el de Bocachica en el de Alanje. En esa misma fecha, mediante otro decreto se concedió franquicia para la exportación de la concha de perla de las islas del Istmo sobre el Pacífico.

A raíz de las disposiciones arriba mencionadas, la Sociedad de Amigos del País, indicó que “bajo leyes tan saludables el país debe prosperar, y si así no sucediese la culpa es nuestra y tenemos que atribuirle a la falta lamentable de espíritu de empresa, y a nuestro poco amor a la agricultura fuente inagotable de la riqueza de las naciones más poderosas”.

e) Los puntos de vista de la Sociedad de Amigos del País

Cuando a principios de 1836, el Coronel Charles Biddle llegó a Panamá a estudiar la factibilidad de la construcción de una ruta transistmica, recurrió a la Sociedad de Amigos del País para que lo ilustrara sobre la real situación del Istmo en diversos aspectos. En el documento que se le presentó, importa resaltar que en el año económico comprendido entre el 1º de septiembre de 1834 al 31 de agosto de 1835, las importaciones en nuestro territorio alcanzaron la suma de \$178.642. 7-3/4 y las exportaciones se sumaron en \$368.869. 51/2. Con todo, los productos locales que verdaderamente exportó el Istmo apenas se cifraron en \$60.450.7 Entre los mismos se destacaron las hamacas, carey, cueros, cuernos, concha, nácar, caracoles, cuerdas, suelas curtidas, sogas, perlas, oro en polvo y alhajas, tablonés y zarzaparrilla. En definitiva, la balanza comercial resultaba desfavorable en alrededor de \$100.000, toda vez que la mayor parte de las importaciones consistía en “efectos de tránsito”, con destino a Guayaquil, Paíta y otros puertos del Pacífico sudamericano”. De todos modos la conclusión de la Sociedad de Amigos del País era que, en los últimos diez años, las importaciones del Istmo habían disminuido considerablemente y lo atribuían a la mayor concurrencia que se observaba por la ruta del Cabo de Hornos y a la “falta de un vehículo de comunicación entre los dos océanos”. La triste realidad era que el comercio de las costas del sur de México, Centroamérica, gran parte del Perú, Guayaquil y Quito, que antes se hacía por el Istmo de Panamá, ahora tenía lugar por el Cabo de Hornos “y así es que hoy se ve limitado el pequeño tráfico de las Provincias de Panamá y Veraguas y el tránsito para Guayaquil, etc. que todos los días minora por la dificultades que ofrecen los malos caminos”.

Hacia 1835, según la Sociedad de Amigos del País se exportaban carnes, sebos, jabones, velas “y otros artículos naturales” del cantón de Alanje a los puertos litorales del Chocó, que en retorno enviaba las producciones de las minas. En cambio había disminuido el tráfico que antaño existía entre las Provincias de Panamá y Cartagena, consistente en “frutas y mercaderías extranjeras y ahora está limitado a pequeños cambios con Portobelo y Chagres”. Como bien apuntó el viajero inglés P. Campbell Scarlett que atravesó el Istmo ese mismo año, si bien la actitud mercantil había languidecido desde la independencia “la mayor parte de los nativos (...) se ocupa del comercio extranjero. Algunos ansian un ferrocarril a Puerto velo (sic), otros un canal desde el Pacífico hasta el río Chagres y todos desean que se descubra un medio u otro para restaurar la prosperidad de esta región descuidada...”

f) Las precarias condiciones del Camino de Cruces

Lo cierto es que los comerciantes istmeños querían que Panamá, Portobelo y Chagres, principalmente pudieran competir con los puertos sudamericanos de Valparaíso, El Callao, Paita y Cobijo, entre otros. Pero con las rutas de comunicación transistmicas entonces existentes, difícilmente podían lograr este propósito. En efecto, el Camino de Cruces, no había mejorado sus condiciones desde los tiempos coloniales. Por el contrario, a decir de Campbell Scarlett “El Camino, si así se puede llamar a una huella tan áspera, era ciertamente único. La distancia hasta Cruces no es sino de veintinueve millas, y no habiendo al presente otra comunicación entre Panamá y el Chagres, se podría esperar razonablemente que, para un viaje tan corto, se le mantuviera en algo así como una reparación decente. Pero eso está muy lejos de ser el caso”. Las constantes lluvias y el continuo uso de la ruta habían abierto entre las piedras numerosos hoyos tan hondos que los caballos “se hundían hasta la rótula”. En algunos lugares, el paso era “tan estrecho y profundo, que apenas si hay lugar para que el jinete se siente a horcajadas quedando sus piernas expuestas a ser aplastadas por las rocas de ambos lados, y en otros ascendimos y descendimos tramos de escalones ásperos, formados por un pavimento desnivelado de rocas naturales...” Según el médico norteamericano J. H. Gibbon, que anduvo por el camino en 1836, el mismo “nunca tuvo en mira conveniencia mayor que la que puede proporcionar una vereda para mulas, que a veces tiene sólo dos pies de ancho y que en su mayor anchura nunca pasa de los seis pies, está cortada sobre la pura roca”, formada por arenisca que se gastaba por las herraduras de las mulas y “se forman baches profundos que pronto se llenan de agua”.

Así las cosas, podemos comprender por qué Campbell Scarlett, afirmaba que el Camino de Cruces era “tan malo y dificultoso” que apenas “si conviene repararlo”. En consecuencia, recomendaba la construcción de otro nuevo “más abajo por los valles”, o bien en las cercanías de la confluencia del río Trinidad con el Chagres. Pero como sabemos habrían de transcurrir aproximadamente otras dos décadas para que se erigiera la ruta transistmica moderna y eficiente.

g) El movimiento de mercancías de importación y exportación: el caso de la moneda.

Mientras tanto, en junio de 1838, el cónsul británico Joseph Cade, observaba que muchas de las residencias y bodegas de los antiguos comerciantes de la ciudad de Panamá estaban en ruinas y otras se habían dividido en pequeños apartamentos “y han sido dejados a las clases más necesitadas, las cuales están en un estado de desocupación y abandono” tal como sólo se encuentran en los climas tropicales donde las necesidades vitales son pocas y se produce con poca laboriosidad”. Se refirió a “las ruinas de las iglesias y otros grandes establecimien-

tos públicos, cubiertos de monte y las calles llenas de hierba, dan al pueblo la apariencia de haber sido expuestos a los estragos de la guerra, pero Panamá nunca ha sufrido por esta causa (...) es el efecto gradual de la decadencia". Con todo, Panamá funcionaba como un puerto de depósito que aceptaba mercancías en las bodegas del gobierno. Las mismas se destinaban al consumo local y otras se enviaban a diferentes puntos del extranjero. El cargo del gobierno a la mercancía así garantizada era a rata de 3% anual por el primer año, 2% por el segundo año y 1% por los años siguientes. Según Cade, tal era la imposibilidad de obtener obreros "que las producciones análogas del suelo se quedan cortas para las demandas del consumo local". En consecuencia, las exportaciones estaban "reducidas a sólo tanta mercancía como puede ser obtenida con el menor trabajo posible, en su mayoría el producto de las manos sin ayuda de otra clase, estimuladas por el momento a trabajar, para satisfacer algunas pasiones vanas".

De acuerdo con los datos suministrados por Cade, en 1838, las mercancías exportadas en tránsito fueron: cocoa, cochinilla, monedas, sombreros de paja y estuches de cigarro, todo lo cual ascendía a la suma de \$314.839. También se exportaba madera hacia el Perú. En cuanto a las importaciones, éstas se cifraron en \$165.386 y consistieron en manufacturas británicas: impresos, cheques, muselina, platillos, pañuelos, taladros, sábanas, herramientas, cerámica, hierro y sombreros; francesas: lino, cintas, seda, medias de mujer, joyería, brandy, vino y otros; alemanas: cheques, platillos y creas; norteamericanas: harina, jabón, velas, pintura y brea; del Ecuador y Perú: lanilla, cebolla, ajo, papas y brandy, y de Chile: harina. No obstante, observaba Cade que el comercio parecía reducido a casi nada, máxime cuando la apertura del puerto de Chantumbo, en el Golfo del Darién, le había quitado a Panamá el abastecimiento del Chocó y parte del valle del Cauca. Más aún, otros lugares obtenían sus bienes de Cartagena y Jamaica por dicha ruta.

Para salir de la depresión, Cade recomendaba que los habitantes del Istmo se aplicaran a la agricultura "para lo cual la tierra es peculiarmente adaptable, además de las ventajas ofrecidas por numerosos ríos navegables, o por la restauración del comercio de tránsito que surja de esa comunicación rápida y barata entre los Océanos Atlántico y Pacífico, llevada a cabo ya sea por un canal o por un ferrocarril".

Complicaba las transacciones mercantiles en el Istmo el uso de una moneda de plata llamada **macuquina**, dividida en dólares, cuartos de dólares, reales, medios reales y cuartillos. Era, a decir de Cade, una moneda "desigual e impura". La moneda de oro, a la sazón en uso, consistía en doblones, medio doblones, dos dólares y fracciones de un dólar. Un doblón, emitido en la Tesorería de Bogotá por 16 dólares valía 17 dólares de macuquina. Otro cónsul británico, William Perry, sostuvo que "esta moneda (la macuquina) es muy impura y está devaluada fuera de la República".

h) Las recomendaciones de Justo Arosemena

Justo Arosemena en un escrito titulado "Estado económico del Istmo", que dio a conocer a finales de 1839 y principios de 1840, abordó los problemas cruciales del país en ese entonces, para los que brindó soluciones. Respecto a la moneda, afirmó que la poca difusión de los principios de economía política, hacía creer, incluso a los hombres ilustrados del país, que la pobreza se debía exclusivamente a la falta de dinero. Sostuvo que, "esto efectivamente es riqueza, pero no la única, y aún cuando hay en el mercado más del que exigen los cambios o sea las compras y ventas, es inútil si no perjudicial, su exceso". A su entender la pobreza del Istmo, provenía, no precisamente de la disminución del dinero, sino de que era menor el número de los objetos que el dinero proporcionaba. Pero si el mal consistía en la escasez de productos, el remedio era aumentarlos y ello podía hacerse incrementando "los fondos productivos, la industria o trabajo, los capitales y los agentes naturales, empleando mejor cada uno de estos fondos para que rindan más productos. Se hacía indispensable, en consecuencia, establecer la división del trabajo que, a su vez, aumentaría la producción, pero debía hacerse de manera gradual, dado el escaso consumo de la población. Aseveraba que una causa poderosa por la cual la industria del Istmo no era productiva "es la ignorancia y holgazanería de la mayor parte de la población. Los empresarios son muy pocos y aun éstos carecen de los conocimientos que requiere la profesión a que se dedican. Los obreros tampoco saben trabajar y además son perezosos". Para ello, urgía que se publicaran más artículos en los que se manifestaran "los medios más seguros, más fáciles y más económicos de aprovecharnos de esos manantiales de riquezas que se hallan por doquier en nuestro Istmo y de mejorar sus producciones". Abogaba por la inmigración de "extranjeros industriosos que quieran establecerse en el Istmo".

Arosemena también llamó la atención sobre la falta de capital que consideraba "el segundo agente de la producción" y en ese sentido pensaba que debían colocarse en nuestro territorio "capitales extranjeros (...) con ventaja de los prestamistas y de los tomadores, si nos resolviésemos a trabajar con empeño". No obstante, existía desconfianza y ello servía como pretexto para cubrir la indolencia y no hacer nada. Por último, instaba a hacer mejor uso de los "agentes naturales", utilizando medios mecánicos y construyendo vías de comunicación, principalmente el camino transistmico.

i) La ganadería y las observaciones de Le Moyne sobre el comercio.

En contraste con "el miserable cultivo" que según el cónsul británico, Malcolm McGregor existía, en 1827, en el Istmo, y que se mantenía "año tras año en espera de mejores tiempos", había una importante actividad ganadera. En opinión de J.H. Gibbon, la carne era abundante y muy buena, aunque "mal cortada y destazada". Durante su viaje vio "cantidades de ganado de todas clases en condición excelente". Asimismo, le informaron que la iglesia poseía de 80 mil a 96 mil

cabezas de ganado negro en las Provincias de Panamá y Veraguas. Dicho ganado se arrendaba mediante un avalúo muy bajo, junto con el terreno y el colono adquiría el compromiso de dejar a su salida la misma cantidad de reses que había recibido. Tales rentas estaban en manos del Obispo Juan José Cabarcas. No obstante, Omar Jaén observa que, en comparación con el siglo XVIII, el número de reses en relación con el número de hombres disminuyó en la siguiente centuria, sobre todo a partir de 1854. Esto también conllevó a una disminución de los hatos y dicho autor atribuye tal estado de cosas a la desarticulación de las economías agrarias por la apertura del Ferrocarril transistmico.

En síntesis, desde 1821 hasta que la ruta férrea inició sus actividades en nuestro territorio, es decir a principios de 1855, el Istmo, en términos generales, vivió un letargo económico. La actividad mercantil, en la zona de tránsito fue tenue y como bien expresara el viajero francés Augusto Le Moyne, en la década del 40, la “decadencia de las cosas se extendía hasta a los individuos; algunas de las antiguas familias que no se habían resignado a ganarse la vida en el comercio no contaban con más recursos que los que obtenían vendiendo, pieza a pieza, sus vajillas de plata y sus joyas”, a los extranjeros que cruzaban el Istmo. Calculó que las mercancías foráneas que entraban en Panamá, tanto en tránsito como para el consumo local, no pasaban de 500.000 piastras o sea 2.500.000 francos. Afirmó, además que “la agricultura de la región estaba tan abandonada que no producía nada para la exportación” (evidentemente una exageración) y que los únicos productos que se exportaban, a cambio eran: “perlas que se pescaban en las costas de las numerosas islas diseminadas por la bahía de Panamá, por valor de unos 500.000 francos, conchas de nácar, conchas de tortuga, unos centenares de pieles de buey, zarzaparrilla y polvo de oro obtenido mediante el lavado de las arenas de los ríos”. Todo ello cambió desde la construcción de l Ferrocarril a través del Istmo, pues “esta región del territorio granadino ha surgido a una nueva vida desde el punto de vista marítimo y comercial”. En realidad, como vimos en otros capítulos, esta transformación se suscitó a raíz del descubrimiento de las minas auríferas en California, en 1848.

2. Balance sobre la situación económica del Istmo en la segunda mitad del siglo XIX

Ya nos ocupamos en el capítulo IV de la fiebre del oro y sus repercusiones en nuestro territorio, así como también de las actividades de la Compañía del Ferrocarril de Panamá. De allí que en esta oportunidad haremos algunas consideraciones sobre los productos de importación y exportación en el Istmo, la preponderancia de los extranjeros en el comercio y el movimiento de barcos, sin descontar otros renglones económicos como la ganadería, la agricultura e industrias, al igual que otras actividades primarias durante la segunda mitad del siglo XIX.

No debemos perder de vista que todo lo anterior hay que situarlo en el contexto de la relación centro-periferia que colocó a los países de la América Latina como

mercados activos de los productos manufacturados en el extranjero, particularmente de la Gran Bretaña, Francia, Alemania y los Estados Unidos, a la vez que estos extraían materias primas y alimentos. Esto, a su vez, conllevó una serie de innovaciones tecnológicas en los medios de transporte y comunicación de los países dependientes, al igual que el establecimiento de modernos sistemas para las transacciones mercantiles, el incremento demográfico con inmigrantes europeos y asiáticos, sin excluir un significativo aumento en la tasa de crecimiento económico. Empero, en este papel complementario y subordinado hacia los polos de poder económico externos, las naciones latinoamericanas mostraron características que diferían entre sí, sobre todo por las peculiaridades geográficas de cada región, el tipo de producto destinado a la exportación, el predominio o no de las tradicionales formas de la explotación y tenencia de la tierra y la influencia que ejercieron la modernización, la industrialización y el urbanismo. De este modo, en la economía de exportación se destacaron el monocultivo, la ganadería y sus derivados, a más de la extracción de minerales. En el caso del Istmo de Panamá, la nota descollante fue la reactivación de la función transitista y en menor escala las actividades primarias.

a) Comercio y navegación: el predominio británico y estadounidense.

Aunque desde los inicios de la cuarta década aumentaron las importaciones y exportaciones de tránsito cuando los barcos a vapor ingleses y norteamericanos arribaron a las costas del Istmo, es indudable que el movimiento mercantil alcanzó un auge inusitado durante el apogeo de la "fiebre del oro". En diciembre de 1849 el cónsul británico William Perry, informaba a sus superiores en Londres, que en los últimos doce meses el consumo local de mercaderías había alcanzado aproximadamente 200,000 dólares, pero calculaba que para 1850 el mismo llegaría a casi dos millones de dólares. Por otra parte, el volumen de los embarques ingleses, independientemente de los "vapores de contrato", había aumentado de 500 a casi 40.000 toneladas. La mayor parte de estas naves traían carbón para la **Pacific Steam Ship Company**, aunque también transportaban mercancías. Hacia 1852 de un total de 609 barcos que se registraron en el puerto de Panamá y cuyo volumen fue de 277.735 toneladas, 159 eran de bandera norteamericana y 138 de la Gran Bretaña. Sólo 20 procedían de Francia. Tres años después arribaron a dicho puerto 86 barcos estadounidenses, 69 ingleses, 9 franceses, 45 peruanos y 53 de otros países que totalizaron 124.653 toneladas. Este promedio se mantendría, sin grandes variantes, hasta la década de los ochenta. Con todo, el número de buques no es el indicativo básico para demostrar el grado de influencia comercial en el Istmo de Panamá. Así, en 1870, el cónsul de S.M.B. Charles Wilthew, señalaba que del total de importaciones de este territorio, el Reino Unido sumaba el 48%, Francia el 19%, Estados Unidos el 13%, Alemania el 12% y otros países apenas alcanzaban el 8%. De Inglaterra se traía, a la sazón, cristalería, conservas, licores, lozas de barro, telas, lienzo, artículos domésticos, ferretería, cerveza en botellas y carbón. De Francia y Alemania se importaban

sobre todo botas y zapatos. Particularmente de este último país se traía la cerveza Lager. En cuanto a las exportaciones de entonces, se destacaban los cueros, caucho, tagua, perlas, conchas de perlas, cocos, zarzaparrilla, carey, tortuga, ganado y frutos. En 1871, las exportaciones del Istmo con destino a Inglaterra se cifraron en 700.000 dólares, a Francia, 215.000, a Alemania 105.000, a los Estados Unidos 170.000, a las Indias Occidentales 25.000, a la América Central, 20.000 y la América del Sur 30.000, todo lo cual totalizaba 1.265.000 dólares.

Un importante papel desempeñaban las empresas navieras inglesas, norteamericana y alemanas en el movimiento mercantil del Istmo de Panamá. Entre las primeras cabe mencionar a la **British Steam Navigation Company** que brindaba servicios de correo con Valparaíso y poseía un astillero en Taboga; la **Royal Mail Steam Packet Company** que transportaba correspondencia y mercaderías hacia el resto de las Indias Occidentales y el Pacífico Norte y Sur. También merecen mencionarse la **West India**, la **Pacific Steamship Line** y la **Harrison Line**. De las líneas de navegación norteamericanas resaltan la **Pacific Steam Navigation Company**, la **United States Mail Steam Line** y la **Pacific Mail Steamship Company**. Por su parte, Alemania se comunicaba con el Istmo gracias a la **North German Lloyd's** y la **Hamburg and American Steam Ship Company**. Incluso de Francia venían los vapores de la **French Transatlantic Company**. Si bien era importante el número de pasajeros y mercaderías que conducían estos barcos, no debemos olvidar, como ya apuntamos, el trasiego de armas que llevaban a cabo las compañías inglesas, junto con las norteamericanas y alemanas, tanto en el Atlántico como en el Pacífico.

Según los datos suministrados por los cónsules de la Gran Bretaña de 1858 a 1870, el número de súbditos de este país aumentó considerablemente en nuestro territorio. Por supuesto, también hubo a la par un incremento de los intereses económicos británicos, al punto que se establecieron algunas compañías dedicadas a diversas actividades como al explotación de las minas de oro de Fuerte Bowen, en Veraguas, que pronto se abandonaron. Tales consorcios depositaban sus ganancias en el consulado inglés ante la ausencia de un Banco de Ahorros en Panamá. En 1873 había un total de 39 casas comerciales en la ciudad capital, 14 de las cuales eran nacionales, 5 norteamericanas, 4 inglesas, 4 francesas, 4 alemanas, 4 italianas, 3 danesas y una suiza. La mitad de las mercaderías que importaban tales establecimientos por un valor de 600.000 libras esterlinas, procedía de la Gran Bretaña y tres cuartas partes se consumían en la ciudad capital y el resto se repartía entre los diferentes lugares del país. Muchas de estas casas recibían los artículos a crédito y en una ciudad con construcciones de madera propensas a los incendios, las únicas compañías que concedían seguros eran inglesas.

En 1872, debido a numerosas bancarrotas en Londres con motivo de la crisis económica mundial, algunas casas comerciales de Panamá se vieron obligadas a

cerrar sus puertas. Suspendieron los pagos de los créditos que habían obtenido con intereses sumamente bajos, esto es, diez centavos por dólar o 2 chelines sobre la libra. Tres años después, ante los frecuentes incendios y la falta de agua, las compañías de seguros inglesas aumentaron la tasa de interés a tres por ciento. El 19 de febrero de 1874, la ciudad de Panamá fue presa de las llamas que causaron daños valorados en 1.000.000 de dólares. En marzo de 1878 otro incendio arrojó pérdidas que se calcularon en más de 500.000 dólares y peor aún, la mayoría de las casas afectadas no estaban aseguradas. El cónsul Mallet, afirmó que el principal puerto del Istmo, tenía entonces “una apariencia melancólica y desierta”.

Aunque los productos norteamericanos, en un principio, no podían competir con los británicos, paulatinamente se fueron imponiendo en los hábitos de consumo en el Istmo. Lo mismo puede decirse de las exportaciones hacia los Estados Unidos. En contrapartida, en 1857, sin contar las inversiones del Ferrocarril transistmico y las compañías de vapores, la participación económica estadounidense se estimaba en 150.000 dólares en el comercio; 10.000 dólares en la agricultura y 40.000 en la industria. Por esa fecha, la Compañía del Ferrocarril invertía mensualmente en Colón 50.000 dólares y los gastos de la **Pacific Mail Steamship Company**, en dicho puerto, se estimaban en 20.000 dólares mensuales. Ambas empresas gastaban anualmente 540.000 dólares y el total de los desembolsos en Colón se cifraba en 960.000 dólares. Antes de la apertura del Ferrocarril, Chile proveía de harina al mercado panameño y a toda la costa del Pacífico. Pero en 1856 se importaron cerca de 9.600 barriles de este artículo desde Nueva York, de los cuales 3.600 se consumieron en el Istmo y el resto en el Pacífico sudamericano. Otros productos norteamericanos como las conservas también aumentaron su importación en la misma proporción que la harina. En 1879, el cónsul estadounidense James Thorington señalaba que en el puerto de Colón se llevaba a cabo un movimiento comercial muy intenso y las importaciones se estimaban en 800.000 dólares y las exportaciones en 500.000 dólares por año. Afirmó que “casi todo lo que se usa en la actualidad, con excepción de licores y cigarros se recibe de los Estados Unidos, mientras que los años anteriores no se nos proporcionaba casi nada y los productos de algodón de nuestra manufactura, sólo podían venderse bajo una marca **english**”.

De Colón se exportaron ese mismo año, bananos, cocos, pieles, taguas o marfil vegetal, caucho, carey, madera, “cable viejo” y artículos varios. Años después, el propio Thorington al referirse a los artículos de algodón de los Estados Unidos en Colón, afirmó que los mismos no existían por el clima, pero también observó que “aquí se importa una cantidad insignificante de productos manufacturados ingleses, si es que se importa alguno”. “No he podido obtener muestras”. Para despertar el interés en el mercado istmeño recomendaba que “cualquier artículo como los estampados y los vestidos que desee encontrar venta rápida, debe ser de colores variados y llamativos. Las muestras que se mandaron son muy insípidas para este medio, y esto se aplica a toda la América del Sur”.

b) Breves consideraciones sobre el comercio de cabotaje, la agricultura, la ganadería y las industrias.

Sin duda, la falta de buenos caminos entre la ciudad de Panamá y el interior del país, impulsó la utilización de los barcos de cabotaje por el litoral Pacífico. Lo mismo ocurrió con el vecino Estado del Cauca, especialmente con los puertos de Tumaco y Buenaventura. Este tipo de navegación también comunicó a Colón con otros puntos de la costa atlántica del Istmo. A mediados de 1855, el cónsul de los Estados Unidos Thomas W. Ward, aseveraba que el comercio extranjero y el de cabotaje eran casi lo mismo. Dicho comercio nunca iba más abajo del Perú, ni arriba de Punta Arenas. En 1852 el volumen total que se registró con 52 barcos en el puerto de Panamá fue de 1.439 toneladas. La tarifa del flete desde la costa era regularmente de 20 dólares por tonelada o menos de acuerdo a la distancia. De Panamá a Chiriquí las cargas por peaje eran, en 1856, de 25 dólares y hasta Punta Arenas, 50 dólares. Por flete se cobraba 12.50 y 14.00 dólares, respectivamente.

A mediados del siglo a los extranjeros se les permitía comerciar con barcos en las mismas condiciones que los nacionales pero no poseerlos, excepto que el capitán fuese neogranadino. Los nativos podían tener barcos de fabricación foránea. La bandera neogranadina se podía obtener para cualquier barco extranjero sin dificultad ni gasto alguno. Ciertamente la ciudad de Panamá constituía al decir de Felipe Pérez “el centro natural y obligado del comercio del Istmo, puesto que allí concurren todos los productos del Estado en busca de la demanda”. De este modo, los pueblos de la antigua Provincia de Panamá llevaban a la capital “carnes, puercos, ganado vacuno, cerdos, gallinas, huevos, arroz, yuca, oboe (sic), cocoa, totumas, maíz, plátanos, bollos, leña, carbón, café, raspaduras, frutas, frisoles (sic), caballos, maderas, pescado, zarzaparrilla, resinas y conchas de perlas”. De Veraguas se traía ganado vacuno, de cerda, caballar y mular, además de maíz, arroz, conchas de perlas, maderas de construcción, y hamacas. En retorno los barcos de cabotaje llevaban manufacturas nacionales y extranjeras y sal. Entre Veraguas y Azuero también había intercambio de cereales, maíz, ganado, lona, cebollas y dulces. De Azuero se enviaban a la capital cerdos, cebada, cabras, caballos y mulas. Por su parte, de Chiriquí se remitían a Panamá “conchas, pescado, tablazón, puercos, ganados, gallinas, huevos, maíz, cueros, carey, cedrón, raspadura, frisoles (sic), jabón, velas, café, zarza, cocos y otros objetos más importantes como esteras, enjalmas, sogas, pita, pieles de venado, escobas, etc.”. No obstante Felipe Pérez hacía la observación que “todo está incipiente” y que “el istmo puede decirse que está hoy reducido a vivir del tránsito universal al través de los mares y eso a costa de mil conflictos y otros tantos vejámenes. Mejor sería que cuidase de su agricultura, de su minería y de su comercio propio, con lo cual pronto llegaría a ser un emporio de riqueza y de industrias”.

A principios de 1861, el cónsul Henderson, al referirse a la agricultura sostuvo que estaba “en un estado de mucho retroceso en el Istmo y se lleva a cabo sólo

para proveer al mercado local". Únicamente se producía maíz, azúcar y una pequeña cantidad de café y algodón. Observó que "los terratenientes ponen su atención principalmente en la cría de ganado vacuno, a lo cual el país está muy bien adaptado y el cual deja una clara ganancia del 15% al año. Manifestó que el cultivo de la caña de azúcar era aún más rentable, pero requería "comparativamente mayor desembolso de dinero" y dependía más del "precario suministro de la mano de obra". De todos modos, al año siguiente, se iniciaron las plantaciones azucareras "en gran escala" y dos máquinas a vapor fueron montadas para la fabricación de azúcar, miel de caña y otros derivados. Por estas fechas también se intensificó el cultivo del algodón y se hizo un intento para hacer lo mismo con el indigo, en el distrito de Soná, y si bien logró exportarse alguna cantidad "a precios ventajosos", no prosperó tal iniciativa.

Cuando a inicios de la década del 70, se suscitó una profunda crisis financiera a nivel mundial y el ferrocarril transcontinental inició sus operaciones en los Estados Unidos, sobrevino en Panamá una **débaque** económica, particularmente en las actividades comerciales. Para colmo tuvo que suspenderse la exportación de perlas y la explotación de las minas de oro tampoco resultaba rentable. De allí que comerciantes istmeños buscaron otras posibles fuentes de ingresos como la extracción del caucho en el Darién y el incremento en el cultivo del café en las tierras altas de Chiriquí. No obstante, las exportaciones del caucho no duraron mucho, debido a la oposición de los indígenas que presentaron resistencia armada y a la práctica de derribar los árboles para extraerles la goma. De este modo, la exportación de este producto que en 1872 alcanzó las 400.000 libras, cuatro años después apenas llegó a 50.000. En cuanto al café, hacia 1875, se sembraron en Chiriquí unos 70.000 cafetos, según cifras del cónsul Mallet. Dos años después, de acuerdo a los datos de Castellero Calvo, el total de plantas sumaba 412.000. En 1878, Mallet afirmaba que "el recurso más importante de la riqueza futura de este Estado parece ser el café". Incluso consideraba que las tierras altas de Chiriquí ofrecían mayores ventajas para el cultivo de esta planta que Costa Rica, por su fácil acceso al mar y la consecución de mano de obra barata. Tan era así que algunos inmigrantes de este último país ya estaban sembrando café en Chiriquí. Entre 1891 y 1894 se exportaban aproximadamente 450 quintales y en 1896 la cantidad ascendió a 545 quintales cifrados en 8.895 dólares. Pero esta actividad se estancó a raíz del estallido de la Guerra de los Mil Días y pese a que para entonces se cosechaba café en Los Santos y en Coclé.

A finales de 1871, el vice cónsul Crompton informaba que en Colón el banano era el único producto que se cultivaba "en grandes extensiones" y que unos 500 a 600 racimos se embarcaban mensualmente desde aquel puerto con destino a Nueva York. Desde entonces, esta exportación aumentó cada año y en 1874, el empresario extranjero C. Frank (alemán o norteamericano según testimonios de la época), remitió 1.200 toneladas de banano mensualmente desde Colón al puerto estadounidense. Según el cónsul Mallet más de 200 personas, en su mayoría

jamaicanos laboraban en esta plantación. Hacia 1880 se exportaban 250 toneladas de este fruto por semana, de acuerdo a cifras consignadas por el cónsul Bennett, que consideramos exageradas. Acotaba, asimismo, que en ese entonces 400 jamaicanos se empleaban diariamente en esa labor. De 1889 a 1899, se exportaron de 216.528 a 425.000 racimos, de acuerdo a datos proporcionados por Omar Jaén que se apoya en Tracy Robinson. En esta última fecha comenzó la exportación de banano en Bocas del toro que se remitía a los Estados Unidos en cantidades superiores a las exportadas desde Colón. A finales del siglo, de acuerdo a Ramón M. Valdés, tal actividad en Bocas del Toro, representaba anualmente más de un millón de pesos en oro.

En noviembre de 1889, se fundó en Panamá una corporación anónima denominada "Sociedad agrícola de Panamá", con el objeto de fomentar la agricultura en el país creando fincas modelo para el cultivo de los diversos frutos propios de este territorio. Tales establecimientos, además de servir para la difusión de lecciones prácticas, informarían sobre la conveniente utilidad de los productos. El capital nominal de la sociedad era de \$100.000 divididos en 1.000 acciones de a \$100. Sin embargo, inicialmente se emitieron sólo 200 acciones para los fundadores que se suscribieron por su valor nominal. El gobierno cedería a la Sociedad terrenos baldíos que la misma necesitaba y además una subvención de \$5.000.00 anuales. No obstante desconocemos la labor realizada por dicha corporación en los años sucesivos.

Afirmaba Felipe Pérez, en los años sesenta, que las manufacturas del Estado apenas merecían citarse. Las mismas consistían, principalmente, en hamacas de paja y algodón, lienzo ordinario, sombreros de paja blanca y amarilla, mochilas de pita y de fique, sogas y sillas de montar. También se fabricaba ladrillos para la exportación. Para finales del siglo, según Ramón M. Valdés la industria fabril producía aguardiente, cuya mayor parte procedía de Los Santos, donde también se hacían tinajas y otros objetos de alfarería, así como pequeñas cantidades de jabón, aunque las mejores fábricas de éste estaban en Panamá. En Coclé se elaboraban escobas y sombreros de paja, mientras que en Veraguas se hacían telas ordinarias y hamacas.

En septiembre de 1866 el Cónsul W.B. Little afirmaba que "el ganado abunda en el Estado de Panamá y constituye la principal riqueza de los que residen en el interior". Añadía que en los mejores distritos ganaderos cercanos a Costa Rica, la cabeza de ganado costaba de 3 a 10 dólares. La carne vacuna también se exportaba al Cauca. Diez años después el cónsul Mallet sostenía que la ganadería crecía a un "ritmo considerable en medio de las extensas planicies y sabanas en el interior del Estado. Las reses son pequeñas, pero de buenas proporciones y tienen parecido, tanto en tamaño como en color y apariencia general a la famosa cría Alderney". Esta carne se consumía no sólo en Panamá y Colón sino que también se exportaba mucho ganado en pie al Perú, donde se encontraba "una venta inmediata a precios lucrativos". Señala Omar Jaén que, entre 1873 y 1896,

la ganadería nacional aumentó en un 9.4%, pero que dicho incremento sólo es aplicable a los municipios del país, no sujetos a la influencia de la ruta de tránsito. En definitiva, sólo en 9 municipios de 49 se suscitó un avance en la producción ganadera porque en el último cuarto del siglo predominó la "depauperación de las campiñas", si bien las estructuras de la explotación ganadera no sufrieron mayores alteraciones y llegaron al siglo XX casi intactas.

3. Breves anotaciones sobre la sociedad panameña

Cuando el Istmo de Panamá proclamó su independencia de España y se unió voluntariamente a la República de Colombia, en 1821, ya existían en nuestro país tres grupos sociales. Tal como sostiene Alfredo Figueroa Navarro, la representación de esta estratificación social sería una pirámide con una amplia base, conformada por los sectores populares, en su mayoría negros, mestizos y mulatos del arrabal; una parte central compuesta por una ínfima clase media, integrada por artesanos y empleados públicos menores, en su mayor parte y en la cúspide una reducida clase dominante constituida por comerciantes criollos, burócratas, militares y eclesiásticos.

Estos últimos, descendientes directos de la burocracia española llegada al Istmo durante el siglo XVIII, heredaron la tradicional división social establecida en la colonia, particularmente cuando se fundó la nueva ciudad en 1673, distinguiendo a "los de adentro" de "los de afuera", es decir los habitantes blancos de intramuros y la población de color del arrabal. En medio de estos dos grupos los negros y mulatos pugnaron por su ascenso en la escala social, en la medida que obtenían su libertad y "blanqueamiento".

En intramuros o San Felipe vivía, como ya dijimos, el patriciado urbano, integrado por lo que Omar Jaén llama la "República de los primos", en virtud de que tendieron a formar una sociedad endogámica, cuyos miembros se casaban entre sí. Esto es por lo que aglutinados en el Cabildo y en estrecha relación con los militares criollos y con los eclesiásticos, proclamaron la independencia. Las familias más representativas de este grupo eran los Arosemena, Urriola, De la Barrera, Lasso de la Vega, Anzoátegui, García de Paredes, De Obarrio, Alemán, Vallarino, De Alba, Jiménez, De Obaldía, a los que más tarde se les unieron otras como los Arias. Mientras tanto, en el interior del país se destacaban los Fábrega, Del Bal, Dutari, Sosa, Chiari, Goytía, Miró, Valdés, Pinilla, Crespo, que constituían la aristocracia agraria dominante, dedicada a la faenas rurales, principalmente la cría de ganado y a finales del siglo al cultivo del café.

Hasta 1849, cuando a raíz del descubrimiento de las minas de oro en California se reactivó la función transitista del Istmo, el grupo de intramuros se dedicó a explotar la propiedad inmueble urbana y suburbana, fundamentalmente. Como ya señalamos en páginas anteriores fue una época de profunda decadencia económica y de incertidumbre político-social en la que nuestro territorio se vio mezclado en un sinnúmero de asonadas y en varios movimientos secesionistas de

Bogotá. Es indudable que este estamento se cohesionó estrechamente a consecuencia de las condiciones de zozobra imperantes y buscó formas de enriquecimiento o, mejor dicho, de subsistencia tradicionales como los bienes raíces. No obstante, también practicó un comercio de intermediario a mediana escala entre Jamaica y Saint Thomas, con Guayaquil, Paita y El Callao, principalmente.

Hacia 1835, Campbell Scarlett aseveraba que con excepción de Mr. Feraud, a la sazón, vice-cónsul de los Estados Unidos en Panamá, del vice-cónsul británico Mr. John Russell y de Louis Lewis que representaba una casa mercantil de Jamaica no había ningún otro europeo de importancia residente en Panamá. Observó que “todos los nativos, excepto los empleados del gobierno, son tenderos, y hasta creo que el mismo gobernador se dedica al comercio”. Por otra parte, señaló que las mujeres “... de la clase elegante y más ricas se visten con muy buen gusto cuando van a misa y se pueden ver a la mañana temprano llenas de orgullo con sus medias de seda bordada y zapatos de raso, moviéndose suavemente por el lado sombreado de la calle, hacia la catedral, seguidas por sirvientas negras, con vestidos y turbantes blancos, quienes llevan alfombras para que se arrodillen sobre ellas”.

En este sentido, años más tarde, Auguste Le Moyne, en un tono irónico y malicioso sostuvo que algunas damas de la alta sociedad panameña “que por la mañana nos enviaban joyas, para ver si las comprábamos, eran tal vez las mismas que por la noche venían a ver a mi mujer vestidas con el mayor lujo. Ocultos detrás de las persianas las veíamos atravesar la plaza, acompañadas de unos negritos que alumbraban el camino con un farol. Mi mujer, burlona y que todavía conservaba intactas sus costumbres parisienses, se divertía mucho viéndolas andar a pie por las calles llenas de polvo, vestidas con trajes de baile, descotadas y con manga corta luciendo en sus dedos una serie de sortijas que les llegaban hasta las uñas, el escote cubierto de perlas, esmeraldas y diamantes, la cabeza adornada con plumas y calzadas con zapatos de seda blanca o color de rosa, en una palabra, vestidas como aquellas personas a quienes pocas veces se les presenta la ocasión de lucir sus galas y que cuando creen que ésta ha llegado, se ponen encima todo cuanto pueden”.

El propio Le Moyne apuntó que aún, en 1849, había muy pocos extranjeros establecidos en Panamá, por lo que son explicables las exageraciones en la indumentaria femenina arriba señaladas. Muy distinta será la situación durante la segunda mitad del siglo cuando el Istmo retomó su papel de tránsito de pasajeros y mercaderías durante el **Gold Rush** y posteriormente cuando el Canal francés. Entonces, el establecimiento en Panamá de comerciantes extranjeros no sólo hizo entrar en contacto al patriciado con otras costumbres, sino que los obligó a romper sus hábitos endogámicos para dar cabida dentro de su grupo social a una nueva y pujante burguesía mercantil, conformada por estos mismos elementos foráneos. Entre estos podemos destacar a los norteamericanos Boyd, Cooke y Rice; a los italianos De Bernardi y Ferrari; a los franceses Andreve, Brin y De Roux; a los alemanes Schuber o a los judíos representados por los Piza, entre otros,

muchos de los cuales entroncaron con jóvenes descendientes de las antiguas familias criollas. En consecuencia, no resulta extraño que, en 1863, Jenny White Del Bal a su paso por Panamá, camino a Veraguas, afirmara: "Aquí no existe ni una buena familia en la cual uno o dos miembros no hablen inglés (la mayoría de los jóvenes caballeros y algunas de las señoritas se han educado en París o en los Estados Unidos)". Estrechos vínculos mercantiles y de parentesco también se cimentaron entre la burguesía capitalina y los grupos dominantes del interior. Como veremos en un capítulo posterior sería el sector comercial de la zona de tránsito en alianza con los extranjeros quienes llevarían a cabo la separación definitiva de Panamá de Colombia el 3 de noviembre de 1903.

En el centro de la pirámide, como ya indicamos, estaba al decir de Figueroa Navarro "la clase media embrionaria. Menos profesional, menos ilustrada, más artesanal, más parasitaria y modesta", que se asegurará a lo largo del siglo y principalmente después de la década del 50, algunos empleos públicos en la administración civil y militar.

Por último, la base de la pirámide estaba ocupada por los pobladores de los barrios de La Ciénaga y Santa Ana o arrabal, que según Le Moyne estaban habitadas por "gentes de color que se dedicaban a los trabajos del campo o ejercían los oficios de alquiladores de mulas y de pescadores". Evidentemente, se trataba de un grupo marginal urbano que como bien señala Figueroa Navarro, vivía miserablemente y atemorizaba a la gente "de adentro". Es indudable que el malestar de este sector, alejado de las fuentes de riqueza y poder, se dejó sentir a todo lo largo del siglo XIX, pero fundamentalmente a partir de la segunda mitad. Fue entonces cuando se organizó y una vez obtenido el derecho al sufragio, con la implantación del sistema federal, impuso sus candidatos al mismo patriciado, en virtud de su superioridad numérica. Asimismo, se organizó un partido liberal negro que en no pocas ocasiones accedió al poder y propició el ingreso de este grupo a la burocracia estatal. En 1857, un viajero inglés anónimo describió esta situación en los siguientes términos: "Al atardecer despierta la mayoría de los habitantes y negros y mestizos pueblan las calles. Andan de forma insolente y desprecian mucho a los blancos y cuando les parece se toman la ley en sus manos con la máxima impunidad. En período de excitación política, planean la masacre de quienes no son de su propio color; pero ellos afortunadamente se neutralizan con sus reyertas internas (...) El juez y la mayoría de las principales autoridades son negras y dispensan menos justicia al hombre blanco que el peor espécimen que los dueños de esclavos lo hubiesen hecho hacia sus hermanos".

En 1823 Gaspar Mollien sostuvo que "las mujeres del pueblo conservan los vestidos con volantes y encajes que ya no se usan en Francia desde hace mucho tiempo; se suelen sonar con los puños de la chambra y tienen la extraña costumbre de guardar en el pelo el dinero y los cigarros". Años después, en 1835, Campbell Scarlett observaba: "La población es principalmente mulata (...). las mujeres particularmente las pardas, son muy buenas mozas y usan un bonito vestido".

A los viajeros que cruzaron por el Istmo durante el siglo XIX, les llamó la atención las extravagancias de la población de color. Así, Campbell Scarlett, afirmó: “A menudo, el bullicio incesante de los bailarines mulatos y negros de un cabaret vecino, nos tiene despiertos media noche. Puedo sentir como tiembla la casa cuando se mueven no sobre el ligero dedo del pie fantástico, sino del monótono sonido de una guitarra rasgada y una dulzaina. Estos son acompañados además, por el sonar de calabazas medio llena de piedras, otra fuente de música favorita **en concierto** en Panamá. Agréguese a estos chillidos de placer y grandes saltos de alegría, que resuenan extraordinariamente sobre el piso del cuarto y hacen un **tout ensemble** de ruidos, completamente abrumadores. Esta diversión continúa casi sin interrupción desde las once de la noche hasta las cuatro de la mañana.” Por su parte, Jenny C. White Del Bal diría que “cada uno trataba de distinguirse de sus compañeros por algún pequeño artículo en su vestido, que presumo pensaría les era difícil obtener a los otros...” Mientras que Francisco Peris Mencheta decía que: “Lo que en Europa llamamos el colmo de la cursilería, es en Colón un prodigio de elegancia, sobre todo en las mujeres de color. No hemos visto nada más grotesco que un niño, más negro que el azabache, vestido de blanco, con lazos de color rosa y sombrero de paja con cintas azules”.

Importa tener presente que la esclavitud de los negros en el Istmo, había perdido vitalidad al irrumpir el siglo XIX y más aun cuando, el 21 de junio de 1821, mediante ley el Congreso Colombiano estableció que a los descendientes de dichos esclavos debía dárseles su libertad y ser educados por el amo hasta la edad de 18 años. Entre 1840 a 1850 sólo se contaban alrededor de 1.200 a 1.300 sometidos a la servidumbre, según indica Castillero Calvo. No obstante, con altibajos prosiguió la trata de negros hacia los países del Pacífico sudamericano. En 1846, el cónsul de Inglaterra William Perry denunció que se habían enviado 180 negros al Perú, entre estos algunos libertos, por lo que exigió a las autoridades locales, el cumplimiento de la ley de 1821. Por último, el 21 de mayo de 1851 se promulgó la ley sobre la abolición del sistema esclavista en todo el territorio de la Nueva Granada incluyendo el Istmo de Panamá.

Finalmente no podemos cerrar este apartado sin mencionar los movimientos populares que se suscitaron, tanto en la capital como en el interior del país. Entre estos se destacaron la sublevación que se produjo en la villa de Los Santos, a principios de 1827, cuando 300 hombres, en protesta por las contribuciones impuestas se levantaron en armas arrestando al Gobernador. En 1852, en Veraguas los indígenas se alzaron por la sustitución del diezmo a cambio del establecimiento de la tributación directa, lo cual provocó una feroz represión del gobierno. Ese mismo año también se produjeron protestas populares en Azuero encabezadas por Pedro Goytía. En esta ocasión también se reaccionaba por las altas contribuciones y los excesos de los colectores de rentas y los funcionarios municipales. El movimiento fue reprimido brutalmente por el ejército federal. Algunos autores vieron en este levantamiento la rivalidad entre las familias Guardia

y Fábrega con los Goytía por el control político, en tanto que otros concluyen que fue una lucha por el dominio de la tierra. Entre estos movimientos también debemos incluir el incidente de la "Tajada de Sandía" en 1856 por la participación del arrabal en el mismo, así como otras protestas encabezadas por la "gente de color".

4. Las manifestaciones culturales en Panamá en el Siglo XIX.

a) La educación

En el momento de la unión del Istmo a la República de Colombia, en 1821, existían muy pocas escuelas privadas o públicas y, como señala Octavio Méndez Pereira, estaban dirigidas "por personas de escasísima instrucción: curas de parroquia, religiosos, legos o maestros españoles que enseñaban también a domicilio los primeros rudimentos y la doctrina cristiana". Los conocimientos que se impartían se limitaban a las cuatro operaciones matemáticas, la lectura y la escritura. Por su parte, el pueblo carecía de la más elemental instrucción y no había escuela para niñas. A ello se sumaba la crueldad de los castigos permitidos en los centros de enseñanza, ya que imperaba, como indica el autor antes mencionado, el principio de que "la letra con sangre entra".

Pocos años más tarde, en 1824, se fundó el Colegio del Istmo, por decreto del vice Presidente, General Francisco de Paula Santander. Inicialmente el mismo contó con las cátedras de Filosofía y Teología y en 1835 la Sociedad de Amigos del País solicitó autorización al Congreso de Bogotá para incluir las asignaturas de Jurisprudencia, Matemáticas y Medicina. Por otra parte, ya desde un año antes se dictaba Gramática Latina y Castellano. Asimismo, tal como señala Francisco Céspedes, como parte del Colegio y anexo a él, funcionaba una escuela de ayuda mutua que se regía por el método lancasteriano, en virtud del cual el maestro contaba con la asistencia de monitores que eran estudiantes aventajados que trabajaban con pequeños grupos de alumnos y bajo su supervisión.

En 1841, durante la vigencia del Estado Libre del Istmo, este Colegio se erigió en Universidad. Según Méndez Pereira un lustro más tarde se impartían clases de Organización Política de la República, Castellano, Inglés, Francés, Aritmética, Geometría, Agricultura Tropical, Mecánica, Agricultura práctica, Minería, Ganadería, Farmacia y Rudimentos de Cirugía.

Como manifestaba Mariano Arosemena, en 1832 "la educación de la juventud se reducía a dos escuelas primarias en la capital; una en cada uno de los cantones de La Chorrera, Los Santos y Portobelo y a un colegio en Panamá, en que se enseñaban los idiomas español, latín, inglés, la filosofía y la teología moral". En septiembre de este mismo año Juan José de Argote, Gobernador de la Provincia de Panamá expresaba que "animado de los más eficaces deseos por la educación pública y especialmente por la del Clero, cuyas luces y buenas costumbres importan infinito a la sociedad, he apoyado ante el Supremo Gobierno la erección

de un Colegio de ordenandos en el Convento de San José...”. Asimismo, recomendaba la creación de escuelas de niñas “pues es muy interesante que haya matronas instruidas, buenas hijas y esposas que unan al noble valor de la virtud la distracción del entendimiento, poniéndose siempre en armonía lo útil con lo bello... No es un principio teórico el que nos enseña que la ilustración de las mujeres influye decisivamente en la vida privada y en el orden público, sino una lección bien clara de la experiencia”.

En consecuencia, en 1835, se estableció la primera escuela para niñas de 6 a 12 años. El decreto de creación indicaba que se enseñaría doctrina cristiana, costura, bordado, ortografía, caligrafía, aritmética, gramática castellana, historia y geografía. La misma se inauguró el 16 de julio de 1836 en el barrio de Santa Ana, con una matrícula inicial de 34 alumnas. En noviembre de este mismo año se abrió en la Parroquia de San Felipe otra escuela femenina llamada Instituto de las Mercedes, bajo la dirección de Bartola Barrera.

Asimismo, en el año arriba mencionado, se implantaron por primera vez en nuestro país los exámenes. De esta manera, según Mariano Arosemena, en San Felipe se examinaron nueve alumnos, en Santa Ana cuatro y en Cruces tres “haciendo ostensible sus aprovechamientos en la lectura, escritura y primeras operaciones de la aritmética...”. Afirmaba también que por estos años era “tan poco dable satisfacer los sueldos de los maestros con los escasos productos que rinde la quinta parte del arriendo del aguardiente” que se les había solicitado a los padres de los alumnos una suscripción. Para entonces, Arosemena le comunicaba al Consejo Municipal que había 300 niños de ambos sexos en las escuelas públicas del Cantón y 257 en las privadas. Incluso, en 1840, el Gobernador Anselmo Pineda creó, aunque con escaso éxito, escuelas dominicales para los obreros.

Es indudable que la actuación de figuras prestantes como Manuel José Hurtado y Gil Colunje y posteriormente Pablo Arosemena, Salomón Ponce Aguilera y Nicolás Pacheco y Abel Bravo, entre otras, francamente interesadas en el desarrollo de la educación en el Istmo aceleró el proceso que ya se venía dando. De esta manera, en 1844, había en la Provincia de Panamá, 25 escuelas públicas de varones con 1.073 niños, 27 privadas, también de varones, con 172 alumnos y 45 privadas de niñas, con 314 estudiantes. Por su parte Veraguas tenía 14 escuelas públicas de varones con 381 alumnos y una de niñas con 11 estudiantes; 8 privadas de varones con 139 matriculados y 11 de señoritas con 80. Tanto en Panamá como en Veraguas las escuelas se sostenían con algo más de \$3.000.00 al año.

Resulta interesante exponer cómo se dictaban las clases por aquellos años en nuestro país, puesto que se trata de un tema desconocido por la gran mayoría. Al respecto, contamos con el relato de Sebastián Sucre que narró su experiencia personal en Aguadulce. Según Sucre, las clases se impartían en “un bohío pajizo de cuatro metros de largo, por tres de ancho más o menos (...). En aquel bohío nos amontonábamos unos diez o quince niños de ambos sexos de cuatro a doce años

de edad, cuyos padres debían pagar mensualmente cincuenta centavos por individuo (...). Era de ver como se **tomaba la lección** (...). La maestra sentada en una silleta-poltrona (...) iba llamando uno a uno a cada escuelino, quien tenía que leer en su libro o repetir la lección de memoria arrodillado en el suelo, al lado de la maestra, quien por cada punto que erraba el infeliz, le propinaba un cascotazo con el dedal o con los nudillos de la mano. Las faltas mayores y de respeto, las mentiras y ciertas picardihuelas propias de la infancia eran penadas con unos cuantos disciplinazos en las espaldas...".

De los años 40 data la fundación de la Sociedad "Deseosos de Instrucción" integrada por un grupo de estudiantes del Colegio del Istmo. Según su Presidente Gil Colunje, la misma había trabajado por espacio de un año y diez días presentando "Memorias sobre Gramática castellana, ideología, lógica, deontología, física, ciencia constitucional y otras materias...". Mas la supresión de la enseñanza de la filosofía por parte de la Cámara de la Provincia de Panamá el 1 de octubre de 1845 "provocó desaliento y las reuniones comenzaron a espaciarse", refiere Colunje. No obstante, continuaba el Presidente, el restablecimiento de esta materia entre los planes de estudio, por disposición de 1847 "unida a la de 24 de octubre que crea una cátedra de jurisprudencia y somete el Colegio al régimen universitario, vino a revivir nuestro expirante letargo".

Sin duda, el interés por la educación y la cultura iba cobrando auge en nuestro país, y no se veía ya como algo superfluo y exótico, sino más bien como una necesidad. Así, cuando en 1853 José Arosemena presentó un proyecto para crear una Biblioteca pública en Panamá, el periódico **El Panameño** acogió la idea con verdadero entusiasmo. En este sentido, escribía: "Este es uno de los pueblos que más necesita de tan poderoso auxilio para sus adelantos intelectuales. Las ciencias están en pañales; no hay colegios (lo que existe apenas ha recibido este nombre); los pocos hombres que tienen alguna instrucción, han ido a mendigarla en tierra extraña..., no hay libros...". Y más adelante añadía: "la mira del proyecto no es la de improvisar sabios, sino la de que haya menos ignorantes, fomentando el deseo de aprender...".

En 1870, el Presidente Eustorgio Salgar logró que el Congreso Nacional expidiera una ley gracias a la cual se autorizaba la creación de escuelas normales en las capitales de los Departamentos. En este sentido, dos años después, en 1872, el Presidente del Estado General Buenaventura Correoso, inauguró la primera escuela de este género en nuestro país. El gobierno central contrató, como indica Francisco Céspedes, profesores alemanes para dirigir las escuelas normales, quienes se comprometían a formar maestros siguiendo el método de Pestalozzi. La dirección del plantel de Panamá la ocupó Oswald Wirsing y a cargo de la subdirección estuvo nuestro compatriota Manuel Valentín Bravo. Cabe destacar que en los tres lustros que funcionó, la Normal graduó más de 50 maestros entre los que figuran personajes como Nicolás Victoria Jaén, Melchor Lasso de la Vega, Simeón Conte y Juan Manuel Mejía, entre otros, lo que habla a las claras del elevado nivel académico que imperaba en sus aulas.

Por su parte, la primera Escuela Normal de Señoritas se inauguró en julio de 1878 y en el mes de septiembre fue trasladada a una casa de la calle Salsipuedes, propiedad del señor Bernardo Andreve. Esta escuela, con un plantel docente y directivo colombianos, tuvo una vida efímera en virtud de lo exiguo del estudiantado, lo que a la postre la obligó a cerrar sus puertas.

Hacia 1877 funcionaban, según Jephtha B. Duncan, 40 escuelas en el Istmo, con una asistencia total de 1.543 alumnas. Asimismo, por estos años se organizó, gracias a los esfuerzos de Manuel José Hurtado, la Dirección General de Instrucción Pública, al tiempo que escuelas para adultos y colegios privados, entre los que adquirió renombre el de La Esperanza. No obstante, en febrero de 1879, José Antonio Sosa, Presidente de la Dirección General de Educación informaba: "La instrucción pública se encuentra en un estado rudimentario aquí... A excepción de la Escuela Normal sostenida por el gobierno nacional, no hay una sola de enseñanza superior, por lo que la mayoría de los jóvenes se ven obligados a recibir en el extranjero una educación e inclinaciones que los alejan de los destinos públicos, los cuales quedan por consiguiente a merced del empirismo...". Sosa hacía hincapié en la gran diferencia que existía entre la educación de ambos sexos y sobre este particular destacaba que mientras había 45 escuelas de varones, sólo 7 eran de niñas. Afirmaba también que había 45 maestros y 7 maestras, de los cuales apenas 12 eran titulados, 4 examinados y 37 nombrados según el Reglamento. Señalaba, por otra parte, lo exiguo de sus sueldos, máxime cuando a los maestros se les prohibía "el ejercicio de otra ocupación, sin permiso superior".

En su informe Sosa consignaba aún, que el año precedente, 1878, habían concurrido a las escuelas públicas 2.877 alumnos y 820 a las privadas, o sea un total de 3.697 estudiantes, que sobre una población de 191.848 habitantes que poseía el Istmo, daba un porcentaje de 1.9% alumnos. Aunque para entonces el presupuesto de Instrucción Pública, para el sostenimiento de las escuelas ascendía a \$23.000.00, es decir \$20.000, más que lo que tenían asignados los centros escolares en 1844. Sosa afirmaba que era insuficiente y solicitaba \$80.554.00 "para poder elevar este ramo a una altura digna de Estado tan culto como Panamá".

Si bien el autor afirmaba que la instrucción pública había progresado satisfactoriamente desde 1874 y calculaba que para finales de 1879 habría 72 escuelas públicas, una en cada distrito del país, así como escuelas de niñas y nocturnas de adultos, en la tercera parte de estos tales predicciones no se cumplieron. Para ello debemos recordar que la Constitución centralista de la Regeneración en 1886 y la consiguiente abolición del Estado Federal, significó un freno para el desarrollo de la instrucción popular. Así, en 1888, según Duncan había en Panamá 49 escuelas, apenas 9 más que en 1877, con un total de 2.727 alumnos.

Recién en 1897 Panamá alcanzó el centenar de escuelas con 4,200 estudiantes y en vísperas del estallido de la Guerra de los Mil Días existían 120 planteles

primarios. Según Wolfred Nelson después del Concordato firmado entre el Gobierno de Colombia y la Santa Sede, la educación había quedado prácticamente en manos del clero. No obstante, las decididas actuaciones de Abel Bravo y Salomón Ponce Aguilera desde la Secretaría de Instrucción Pública, así como la acertada asesoría de Melchor Lasso de la Vega, le dieron nuevo impulso a la enseñanza. Es indudable que uno de los mayores logros de este período fue la fundación del plantel de segunda enseñanza, el Colegio Balboa, por disposición del gobierno bogotano. También la administración departamental otorgó becas para que jóvenes panameños pudieran estudiar en Colombia. Desafortunadamente la Guerra de los Tres Años (1899-1902) que obligó al cierre de los planteles, significó un duro golpe para la educación en Panamá.

b) Las letras y el periodismo

Durante la primera mitad del decimonono, las manifestaciones culturales en general y particularmente las letras carecieron de gran empuje en nuestro país. Como ya planteamos en las páginas precedentes, hasta el descubrimiento de las minas de oro en California, Panamá practicó una economía de subsistencia que dejaba escaso margen para el cultivo de las artes y la literatura. El estado de postración de nuestro país era tal que en los años 40 Rufino Cuervo pronunció su tristemente célebre frase: "el que quiera ver a Panamá que venga porque se acaba".

Si bien Ismael García sostiene que sólo dos figuras, Mariano y Justo Arosemena interesan desde el punto de vista literario en esta primera mitad del siglo, por su parte Rodrigo Miró incluye también a Tomás Herrera, José de Obaldía y Domingo Arosemena. Cronológicamente estos personajes integran nuestra primera generación romántica, aunque alejada de la temática tradicional del Romanticismo y vocera de los incipientes sentimientos nacionalistas. Todos ellos, también, ejercieron el periodismo magistralmente.

Aunque Mariano Arosemena escribió versos, donde realmente se destacó fue en el campo periodístico. Asimismo dejó una obra inédita, sus **Apuntamientos Históricos**, con la cual, al decir de Ismael García se inició la historiografía panameña. Su hijo Justo Arosemena, casi que no necesita presentación. Autor de un sinnúmero de escritos, fue un prolífero ensayista, pensador y político. Su obra **El Estado Federal de Panamá** constituye un clásico. José de Obaldía importa desde el punto de vista del desarrollo de la prosa en Panamá pues fue autor de textos como la Exposición sobre deslinde y adjudicación de tierras comunes e indultadas.

Los románticos de la segunda generación, también llamada primera generación poética del Istmo, se gestaron en la segunda mitad de la centuria cuando el panorama educativo se hizo más prometedor y las perspectivas económicas fueron más alentadoras. En este grupo se destacaron, por un lado los políticos como Pablo Arosemena, Gil Colunje y Manuel Morro y, por el otro, los poetas como Tomás Martín Feuillet, Ramón Meléndez, José María Alemán, Manuel José Pérez,

José Dolores Urriola y Amelia Denis de Icaza. Por su parte, Manuel Toribio Gamboa y José María Alemán, como señala Miró, ensayaron la crítica y la historia literarias.

La segunda generación poética del Istmo dejó de lado el romanticismo de sus antecesores y se encaminó hacia una poesía más modernista. Dentro de este grupo se destacan Jerónimo Ossa, Federico Escobar y Rodolfo Calcedo. En las postrimerías de la centuria sobresalieron Belisario Porras, Oscar Terán, Carlos A. Mendoza y Edmundo Botello que aunque comprometidos políticamente y practicantes de un periodismo militante, no renunciaron a ser, asimismo, hombres de letras. Finalmente, el siglo se clausuró con Darío Herrera, Salomón Ponce Aguilera, Simeón Rivas y Ramón M. Valdés. Para entonces el cuento pasó a formar parte del quehacer literario de nuestro país.

Respecto al periodismo literario la segunda parte del siglo fue pródiga en este género. En 1840 vio la luz **El Céfitro** que, según Miró fue el primer periódico exclusivamente literario del Istmo. Casi una década más tarde, en 1849, se publicó **Los Deseos de Instrucción**, órgano noticioso y literario editado por un grupo de jóvenes del Colegio Provincial del Istmo, como ya vimos, entre los que se contaban Ramón Meléndez y Gil Colunje, quienes habían fundado una sociedad literaria del mismo nombre. Poco después, periódicos como **El Panameño** en su sección "La floresta istmeña", **El Reformador**, **El Pueblo** y **El Centinela**, dirigido por Gil Colunje y Pablo Arosemena, abrían sus páginas a las expresiones literarias. En abril de 1866, Manuel Gamboa fundó **La Prensa**, periódico casi exclusivamente literario y cuatro años más tarde, en 1870, José María Alemán editó **El Crepúsculo**, de similares características. Otros periódicos que surgieron a mediados del siglo fueron **The Panama Star** que más tarde se fusionó con el **Panama Herald**, escritos en inglés y con una sección en español.

Hacia 1850, Panamá contaba con un crecido número de publicaciones periódicas, tales como: **La Cartilla Popular**; **El Movimiento** (vinculado a Justo Arosemena y Murillo Toro); **El Impulso**, **Crónica del Istmo**; **El Noticioso del Istmo Americano**; **La Bruja del Correo**; **La Tarántula**; **La Crónica Oficial**, **La Estrella de Panamá**, y los ya anotados, como **Los Deseos de Instrucción**; **El Panameño** y **The Panama Star**. Algunas de estas ediciones eran satíricas y sumamente críticas, tal como se puede apreciar por sus nombres.

En el último cuarto del siglo la juventud istmeña persistió en la actividad editorial y así surgieron **Eco Juvenil**; **El Fanal**; **La Juventud**; **El Porvenir**; **El Iris**; **El Ancón**; **El Lápiz**; **Revista Blanca**; **El Cosmos**; **El Cronista**; **El Aspirante**; **El Mercurio**; **El Loro**, **La Palabra**, **El Duende**; **El Tío Sam**, **Don Quijote**, entre otros.

Desafortunadamente muy pocas de estas publicaciones han llegado hasta nosotros y excepto unos pocos ejemplares que se conservan en las Bibliotecas Nacional de Panamá y Simón Bolívar de nuestra Universidad y la Biblioteca Nacional de Bogotá, conocemos de su existencia por referencias.

c) La arquitectura

Aunque como bien señala el arquitecto Samuel Gutiérrez, el decimonono fue un siglo de letargo en el campo arquitectónico, lo más original y digno de mención que presenta fueron las construcciones de corte francés que se introdujeron en el último cuarto de la centuria. A pesar de ello en este terreno tampoco podemos desconocer la continuidad de la arquitectura colonial, que dio origen a las primeras casas del núcleo primitivo de nuestra capital y cuya característica primordial era el patio central de estilo andaluz. Por su parte, ejemplos de la arquitectura gala lo constituyen la casa de campo del ingeniero Dingler, comúnmente conocida como la "Folie Dingler", el Grand Hotel después de las reformas que le introdujo la Compañía Universal para transformarlo en su sede administrativa y el Hospital en las faldas del cerro Ancón, entre otros. Respecto a las casas que nos legaron los franceses, las mismas presentan 2 o 3 plantas construidas de madera, con anchos y grandes balcones que se asoman a la acera. Estos, sostenidos por columnas, formaban portales que servían para resguardarse de las abundantes y frecuentes lluvias. Mientras en la ciudad de Colón, como ya tuvimos oportunidad de mencionar en otro capítulo, construyeron el barrio de Cristóbal, habitado exclusivamente por franceses.

Respecto a la vivienda en la capital contamos con la descripción que, en 1863, realizó Jenny White Del Bal, sin duda una de las más precisas. En este sentido afirmaba que "la mayoría de las casas aquí (San Felipe), son de dos y tres pisos de alto, construidas en parte de piedra y en parte de madera. El primer piso o planta baja, por lo general es una tienda, y los cuartos traseros los usa la familia que la alquila...". Asimismo, manifestaba que el piso superior "es una especie de entrepiso. En este piso están el comedor, la cocina y varios cuartos que creo que usan como recámaras. Una segunda escalera lleva a la sala, cuya puerta está frente a ella. Este cuarto se extiende a todo lo ancho del frente de la casa y es una habitación grande, con muchas ventanas sin bastidores, pero si es necesario se cierran con persianas de madera corredizas. Este cuarto tiene dos puertas que dan a las recámaras y una al vestíbulo, que se extiende hasta el final de la casa y de él se pasa a varias recámaras, cuarto de depósitos, etc., de la familia. Una de las puertas de mi cuarto se abre a un corredor lleno de matas, y lleva a una capilla privada, que es un cuarto bello al sur de la casa con una ventana grande hasta el piso, y desde allí hay una vista magnífica de la bahía de Panamá". Por otra parte, expresaba que había cuatro tipos de casas en el Istmo: "Primera, el rancho hecho de una especie de caña o de arcilla, con techo de paja. Segundo un tipo de casa también de arcilla, pero de techo fijo, tejas en vez de paja y un portón o pórtico enlosado. Tercero, casuchas con armazón de madera y techo inclinado. Cuarto, casas de dos pisos de ladrillo o madera. De estas últimas hay muy pocas en el interior; la gran mayoría de las casas grandes son de un solo piso".

Un año más tarde, en 1864, Charles T. Bidwell, vice-cónsul británico en Panamá expresaba: “las casas de Panamá son edificios raros y en su mayoría parecen haberse construido sin mayores pretensiones en el diseño arquitectónico o en la utilidad. La parte superior de la mayoría de las viejas residencias era principalmente de madera sin pintar, las ventanas sin vidrios, mientras que la planta alta en la mayoría de las casas tiene un pesado balcón de madera”. “Sin embargo, estos balcones, sirven de todo para los panameños, ya que se usan al mismo tiempo para jardín, paseo y sala de recepción y a menudo para muchos otros propósitos; uno construye su baño en su balcón, mientras que otro cocina allí. Por las apariencias que muchas casas presentan, un extranjero pensaría que los balcones son las lavanderías y secaderos de la ciudad”. Es más, refería que “la mayoría de estas casas viejas están en un estado dilapidado y casi ruinoso, y no es cosa fuera de lo común que los niños caigan de los pesados balcones a la calle, a menudo escapándose apenas de morir.

Es realmente asombrosa la apatía de los panameños hacia estas cosas, mientras que los propietarios y arrendatarios por igual parecen tener una natural aversión a las reparaciones”. En consecuencia, refería Bidwell, se contentaban con “una mano de lechada a las húmedas y sucias paredes”, al comienzo de la estación seca y un poco de pintura verde “a la madera carcomida”. A pesar de esta desidia el diplomático inglés destacaba la otra cara de Panamá, en la que sobresalían “superiores y sólidos edificios de piedra, que muestran moradas de orden superior. Muchos de estos tienen atrios y patios en el viejo estilo español. Como en muchas partes de Francia y otros pueblos continentales, sólo las plantas altas de las casas de Panamá se usan como residencia por las clases altas; las partes bajas sirven para oficinas, almacenes y tiendas”.

En este sentido, en 1872, el norteamericano Owen M. Long escribía admirado que los “antiguos residentes” de Panamá poseían “una gran cantidad de riquezas”. Añadía, que la ciudad capital mejoraba en cuanto a su fisonomía en forma lenta pero gradual, gracias a la modernización de muchas de sus antiguas residencias “con lo que adquieren comodidad; inclusive existen residencias palaciegas, atestadas con muebles costosísimos y otros utensilios que son imprescindibles para nuestro confort y felicidad”. En contrapartida Bidwell indicaba que los mecánicos y artesanos empleados en la ciudad, habitaban los departamentos inferiores de las grandes casas, en tanto que los obreros “viven, o más bien existen, en las afueras de la ciudad, en chozas mugrientas compartidas con puercos y gallinas...”

Si bien Bidwell aseveraba que Panamá no tenía “reputación de ser un pueblo limpio”, y que el drenaje y el alcantarillado eran pésimos, reconocía que se había adelantado bastante en este sentido. Sin embargo, comentaba con extrañeza que aún se permitía tener puercos y aves de corral “atados por la pata a la puerta de las casas en las aceras públicas”. Asimismo, “la fritura de

pescado y otros alimentos en las calles, con sus olores desagradables, continúan molestando ...mientras que los malos olores, que a ciertas horas de la tarde en particular infestan el aire, son una vergüenza”.

Tres décadas más tarde, en vísperas de la Guerra de los Mil Días Ramón Maximiliano Valdés narraba que Panamá poseía cuatro iglesias, además de la Catedral y de las tres capillas de Santo Domingo, San Felipe y San Miguel: un Palacio Episcopal, el edificio de la Compañía del Canal, el Gran Hotel y la Casa del Cabildo. Había también un Palacio de Gobierno, una Agencia Postal y Comandancia Militar, una Prefectura, tres cuarteles y un mercado. Panamá tenía una Escuela Normal de Señoritas y varias escuelas y colegios públicos y privados, seis imprentas, una Biblioteca pública llamada de Colón, tres parques, un paseo en la explanada de las Bóvedas, un teatro, una cárcel de detenidos, un presidio, dos asilos, tres hospitales, un manicomio y cuatro cementerios. Había un tranvía movido por electricidad y el alumbrado de toda la ciudad era eléctrico. Existía, asimismo, un crematorio “para destruir los despojos y basuras de la población” y se estaba construyendo un acueducto para traer hasta la ciudad las aguas del río San Juan.

d) La pintura y la música

Aunque un buen número de pintores extranjeros se interesaron por nuestro país y dejaron plasmados los paisajes de la ciudad en dibujos y acuarelas, tales como Parsons, McGeachy, Clarck, Middleton, Leblanc, Orán, Webber y otros, a efectos de este trabajo nos interesa la pintura autóctona que consideramos precursora de la actual plástica nacional. En este sentido, como señala el arquitecto Erik Wolfschoon, se destacaron Epifanio Garay, Wenceslao Arias y Carlos Endara, a los que deberíamos agregar Sebastián Villalaz.

La pintura de Garay, como indica Pedro Luis Prados, propugna por el virtuosismo y la precisión de los rasgos. En cambio, Villalaz, hermano de Nicanor, refleja en sus telas la preocupación por la situación política del país y en su obra quedó inmortalizada la Guerra de los Mil Días.

En el campo de la música, el piano y la guitarra fueron los instrumentos por excelencia de la sociedad panameña en los años 20 del siglo XIX. Las figuras más representativas de esta época fueron el maestro Porras, Carmen Pérez de Jiménez y Luis Chiari. Hacia mediados de la centuria los más afamados pianistas de Panamá eran Víctor Plise (h) y Buenaventura Hurtado. En los años 60 Jean Marie Victor Bubarry, nos refiere Wolfschoon, fundó la primera academia de música con el fin de formar a los jóvenes que integrarían la Banda de la Guardia del Estado.

En 1880 llegaron de la isla de Cuba Lino A. Boza, su hijo Pablo y su sobrino Máximo Arrates, quienes compusieron diferentes piezas y conocidas danzas. Siete años más tarde Narciso Garay recibía sus primeras lecciones de violín.

Durante la época del Canal francés el piano se transformó en el instrumento preferido y en este sentido se recuerdan a Tadeo y Ricardo Planas, Raquel y Matilde de Obarrio, Dolores Arosemena y Nicole Garay. En 1889 arribó a nuestro país el músico español Santos Jorge Amatriain a quien, además de una serie de obras, le debemos fundamentalmente la partitura del Himno Nacional.

BIBLIOGRAFÍA SELECTA

- Araúz de Zúñiga, Belinda: **Informes consulares británicos sobre el comercio y aspectos socio-políticos de Panamá: años 1826-1863**. Trabajo de graduación, Universidad de Panamá 1979
- Arjona de Pérez, Rita O.: **Informes consulares sobre el comercio de Panamá desde 1863 hasta 1881**. Trabajo de graduación, Universidad de Panamá 1980.
- Arosemena, Mariano: **Apuntamientos Históricos (1801-1840)**. Publicaciones del Ministerio de Educación, Panamá 1949.
: **Historia y nacionalidad**. Estudio Preliminar de Argelia Tello Burgos. EUPAN, Panamá 1979.
- Castillero Calvo, Alfredo: **El café en Panamá. Una historia social y económica, siglos XVIII-XX**. Panamá 1985.
- Céspedes Francisco: **La Educación en Panamá. Panorama histórico y antología**. Biblioteca de la Cultura Panameña, Tomo 4, Presidencia de la República, Panamá 1981.
- Figueroa Navarro, Alfredo: **Dominio y sociedad en el Panamá colombiano (1821-1903) (Escrutinio Sociológico)**. Impresora Panamá, Panamá 1978.
: **Los grupos populares de la ciudad de Panamá a fines del siglo XIX**. Ediciones del Seminario de Sociología e Historia social, Panamá 1987.
- Gasteazoro, Carlos Manuel; Araúz, Celestino Andrés y Muñoz Pinzón, Armando: **La Historia de Panamá en sus Textos**. Tomo 1 (1501-1903). EUPAN, Panamá 1980.
- García, Pantaleón: "Producción cauchera en Panamá en la década del 70, siglo XIX". **Revista Lotería**, Nos. 270-271, agosto-septiembre 1978.
- Gutiérrez, Samuel A.: **Arquitectura Panameña. Descripción e Historia**. Editorial Litográfica, S. A. Panamá 1966.
- Jaén Suárez, Omar: **La Población del Istmo de Panamá. Del siglo XVI al siglo XX. Estudio sobre la población y los modos de organización de las economías, las sociedades y los espacios geográficos**. Panamá 1978.
- Miró, Rodrigo: **La imprenta y el periodismo en Panamá durante la primera mitad del siglo XIX**. Panamá 1976.
: **La literatura panameña**: Panamá 1987.
- Muñoz Pinzón, Armando: **Un Estudio de Historia Social Panameña**. EUPAN, Panamá 1980.
- Pérez, Felipe: **Geografía Física y Política de los Estados Unidos de Colombia**. Tomo primero. Imprenta de la Nación, Bogotá 1862.

- Prado, Pedro Luis: "La pintura en Panamá" y "Los Precursores". **Katedra**. Revista del Centro de Investigaciones de la Facultad de Humanidades, Año 1, No. 1, diciembre de 1990.
- Rodríguez Arcia, Aleida Esther: **Comercio y navegación en el Istmo de Panamá durante el período del Gold Rush californiano 1849-1869**. Trabajo de graduación, Universidad de Panamá 1978.
- Tello Burgos, Argelia: **Escritos de Justo Arosemena**. Estudio Introductorio y Antología. Biblioteca de la Cultura Panameña. Tomo 8, Universidad de Panamá.
- Wolfschoon, Erik: **Las manifestaciones artísticas en Panamá**. Estudio Introductorio y Antología. Biblioteca de la Cultura Panameña, Tomo 12, Panamá 1983.

CAPÍTULO XI

LAS NEGOCIACIONES CANALERAS Y LA SEPARACIÓN DE 1903



Miembros de la Junta Revolucionaria que logró separación de Panamá en 1903.

1. Evolución de la política canalera norteamericana.

a) Los proyectos de Tratados con Colombia de 1869 y 1870

Poco después de finalizada la Guerra de Secesión en Estados Unidos, cobró impetu el interés de esta nación respecto a la construcción de un Canal interoceánico, en particular por Centroamérica o en el Istmo de Panamá. Así, en marzo de 1866 el Senado aprobó una resolución ordenando al Secretario de Marina a entregar, por intermedio del Superintendente del Observatorio Naval, un estudio de las líneas factibles para canales de barcos por el Istmo. En julio de ese año, el Contralmirante C.H. Davis presentó un informe en el que consignó todos los proyectos anteriores de carreteras y canales hasta entonces investigados. Davis se inclinó por la ruta del Darién, pero advirtió que era necesario recopilar más información antes de proceder a la construcción de la obra.

Por estas fechas el Ministro de Colombia en Estados Unidos, General Eustorgio Salgar, propuso al Secretario de Estado William H. Seward, iniciar negociaciones para la construcción de un Canal que habría de ser aprobado por ambos gobiernos. A la vez, Bogotá tenía interés en sustituir el Tratado Mallarino-Bidlack en virtud de las múltiples controversias que se suscitaban entre ambos países signatarios, particularmente por la interpretación de las cláusulas de dicho pacto a raíz de las diversas intervenciones de todo tipo en suelo panameño.

La culminación del Canal de Suez en 1869, le dio impulso a la política canalera de la administración de Ulyses Grant, si bien en este momento se aceptaba la idea de la neutralidad de la vía que beneficiaría al comercio mundial. Simultáneamente, no debemos perder de vista que en este mismo año se inauguró el Ferrocarril transcontinental en Estados Unidos que provocó una gran crisis en el Istmo y la presión de los grupos de poder para abrir una vía interoceánica por nuestro país.

Dentro del contexto anterior, el 14 de enero de 1869, se firmó en Bogotá el Tratado Sullivan-Samper-Cuenca, al que ya tuvimos oportunidad de referirnos brevemente en el capítulo VIII. En sus cláusulas se estipuló, entre otros puntos, que Estados Unidos construiría a su costa un Canal en territorio cedido por

Colombia. Se establecía una zona de 10 millas de terrenos baldíos a cada lado de la ruta que se repartiría en lotes de 3.300 yardas de ancho, entre los dos gobiernos. Las fuerzas militares estadounidenses, que no excederían los 1.000 hombres, se mantendrían solamente durante el periodo de construcción de la obra. Correspondería a Estados Unidos la inspección, posesión y dirección del Canal. Todas las naciones tendrían idénticas tarifas en tiempos de paz o guerra. Colombia percibiría un porcentaje por los ingresos derivados de la vía, que después de 12 años de funcionamiento del Canal sería del 10% de las utilidades netas y 25% cuando estuviese amortizado el costo de la obra. Colombia conservaba su soberanía y jurisdicción sobre la vía y garantizaba a Estados Unidos el goce pacífico de la misma. No obstante, el Canal estaría abierto para los armamentos estadounidenses en tiempo de paz y cerrado a todas las naciones en época de guerra. De ser necesarias fuerzas de protección para la ruta, éstas las suministraría Estados Unidos, aunque las mismas estarían bajo las órdenes de los dos gobiernos.

El Canal revertiría a Colombia después de 100 años, sin indemnización alguna para Estados Unidos. Sin embargo, el gobierno norteamericano podría traspasar la concesión a un individuo o compañía particular, de conformidad a lo establecido en el Tratado. La concesión quedaba cancelada si no se comenzaban los estudios en los tres años siguientes a la firma del Tratado o si el Canal no se construía en 15 años. Ambas partes buscarían la garantía de las demás naciones para la neutralidad de la ruta y la soberanía de Colombia en el Istmo de Panamá.

El Senado colombiano puso objeciones al documento contractual. Sostuvo que los derechos de posesión otorgados a Estados Unidos entrañaban serios compromisos para la República, sobre todo en lo relativo al uso pacífico del Canal y el libre tránsito de elementos de guerra. Se mostró en desacuerdo con el sistema de porcentaje y recomendó que era preferible que Colombia gozara de una anualidad fija. Al improbar el pacto, el Senado promulgó una ley en la cual se señalaron las condiciones que habrían de tomarse en cuenta para futuras negociaciones en torno al Canal interoceánico.

Tal actitud provocó malestar en Panamá donde se consideraba que la construcción y apertura de la vía acuática internacional constituiría la redención económica para el país. Incluso se llegó a pensar en la separación de Colombia y la legislatura provincial del Istmo, mediante resolución unánime, solicitó, sin éxito, al Congreso de Bogotá, que se reconsiderara la decisión adoptada.

Al año siguiente, específicamente el 26 de enero, Justo Arosemena y Jacobo Sánchez, como plenipotenciarios de Colombia, firmaron con el Ministro norteamericano residente en Bogotá Stephen A. Hurlbut, un nuevo tratado para la construcción del Canal interoceánico a través del Istmo de Panamá. Se indicó que tal empresa era "esencial para la prosperidad y bienestar" de las naciones signatarias del pacto, al igual que "para los intereses comerciales y (la) civilización del mundo".

Ciertamente, en el también conocido en los anales diplomáticos como Tratado Arosemena-Sánchez-Hurlbut, además de concederse a los Estados Unidos amplias facilidades para la obra del Canal, se estableció una especie de alianza militar entre las partes contratantes. En efecto, el gobierno estadounidense podía efectuar todas las exploraciones para determinar la factibilidad del Canal y, una vez que se escogiera la ruta, el Presidente norteamericano se lo notificaría a su homólogo colombiano. Se permitirían modificaciones a los proyectos iniciales para el Canal y éste no podría construirse en la línea del ferrocarril, sin el previo consentimiento de la Compañía ferroviaria. El Gobierno colombiano no impediría otras exploraciones en su territorio relacionadas con la vía interoceánica, si bien se abstendría de hacer otras concesiones para excavación, hasta tanto Estados Unidos manifestara la impracticabilidad de la obra o se venciese el plazo de tres años para declarar si iniciaba o no dicha empresa. Además del área necesaria para el Canal y sus dependencias, se concedía a Estados Unidos, 200 mil hectáreas de tierras baldías “despobladas e incultas”, que podía escoger a su conveniencia. Se estipuló, asimismo, que mientras permaneciera en vigencia el Tratado, Colombia estaría obligada a no abrir, ni permitir que se abriera, ningún otro Canal interoceánico, ni otro ferrocarril a través de su territorio, sin antes haber obtenido el “expreso consentimiento” de Estados Unidos. Por supuesto, este último correría con todos los gastos de exploración, trazados, apertura y conservación de la ruta interoceánica. También asumiría el pago de las indemnizaciones a los propietarios particulares y a la Compañía del Ferrocarril.

Durante la etapa de construcción del Canal, Estados Unidos podría emplear fuerzas militares para su defensa, al igual que para proteger los arsenales y diques en ambos extremos de la vía destinados al reparo y mantenimiento de sus buques. Y aunque Estados Unidos tendría a su cargo todo lo relacionado con el Canal, una vez que éste fuese abierto, ello no iría en menoscabo de la soberanía de Colombia. Mas para garantizar la inmunidad de la ruta y sus dependencias, así como evitar los actos hostiles de otra nación o potencia extranjera, Estados Unidos se hacía aliado de Colombia “para ayudarles a rechazar cualquier ataque o invasión a las obras y propiedades” antes garantizadas. Los gastos de defensa los asumiría el Gobierno norteamericano y ambas partes se reservaban el derecho de pasar por el Canal sus buques de guerra, tropas y municiones en todo tiempo, libres de toda clase de impuestos. Pese a ello, también se estipuló, a renglón seguido, que excepto lo anterior, el uso del Canal sería para todas las naciones.

Con respecto a los asuntos económicos, se acordó que Colombia recibiría porcentajes del derecho de toneladas que Estados Unidos cobraría a los buques que pasaran por el Canal. Esta participación aumentaría gradualmente de diez centavos por cada tonelada, durante los diez primeros años después de la apertura de la vía interoceánica, hasta completar la suma máxima de cuarenta centavos. También percibiría dos pesos, por razón del derecho de pasajeros que transitaran por la ruta. Además de estos ingresos, el Gobierno colombiano tendría porcen-

tajes del producto total que se recaudara de otros impuestos y derechos de transporte de mercancías. Si el Canal afectaba los ingresos de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, de forma que ésta no pudiese pagarle a Colombia la anualidad de 250 mil pesos, entonces la empresa canalera asumiría tal responsabilidad. Del total de las compensaciones que habría de recibir el Gobierno colombiano, el Estado o los Estados por cuyo territorio pasara el Canal, tendrían derecho a la décima parte, si cobraban directamente a la Compañía y el doble de esa cantidad, de consentir que la administración central se encargara de las recaudaciones. Esta misma proporción se daría al Estado de Panamá, en el caso de que la ruta interoceánica fuese abierta dentro del territorio cedido a la empresa del ferrocarril transistmico. Por último, se estipularon los términos para el posible traspaso del Canal a otra corporación particular y los casos en que el contrato se consideraría vencido por incumplimiento.

Con algunas enmiendas de alcance económico y administrativo, el Congreso colombiano dio su aprobación al Tratado Arosemena-Sánchez-Hurlbut, el 8 de junio de 1870. Pero esto, a su vez, influyó para que el Senado norteamericano negara su ratificación, so pretexto de que no se “tomarían decisiones” en el asunto del Canal, hasta tanto se obtuvieran los “informes completos” de las rutas del Tehuantepec, San Juan de Nicaragua y el Darién, entonces en exploración.

A juicio del internacionalista colombiano Germán Cavelier: “Con el fracaso de los Tratados de 1869 y 1870 termina una primera etapa de entendimiento directo con los Estados Unidos para la apertura del canal interoceánico. Esas negociaciones pusieron en claro las pretensiones extremas de los Estados Unidos, a saber: construcción de un canal norteamericano sin ingerencia de Colombia y reservando a ésta tan sólo una soberanía nominal. Y, por otra parte, se puso de bulto la vacilación del Senado colombiano respecto del problema pues no tenía un criterio directriz para resolverlo, y la incapacidad política del ejecutivo y de sus agentes, quienes no fueron capaces de lograr la firma de un tratado satisfactorio para ambas partes”. Esta misma situación se pondría nuevamente de manifiesto a raíz de la improbación del Tratado Herrán-Hay en agosto de 1903.

b) Pugnas en torno a las rutas de Panamá y Nicaragua

Pese al rechazo del Tratado Arosemena-Sánchez-Hurlbut, ello no quiere decir que el Gobierno norteamericano descartaba la ruta de Panamá en su política canalera. De allí que cuando Ferdinand de Lesseps se propuso llevar a cabo su empresa en el Istmo, la administración de Rutherford Hayes consideró que la misma constituía un atentado contra la Doctrina Monroe, como ya vimos en el capítulo VIII.

Por tanto no fue extraño que, en marzo de 1880, los vapores de guerra **Adams** y **Kearsage** exploraran la laguna de Chiriquí y el golfo Dulce con intenciones de establecer estaciones navales de carbón. Esta operación tenía carácter secreto y por lo mismo no se notificó a las autoridades colombianas. Por tal motivo, el

entonces Ministro de Colombia en Washington Justo Arosemena, elevó su protesta. Al parecer, el gobierno de Estados Unidos bajo la capa de la **Chiriquí Improvement and Company** pretendía hacer uso de la concesión que se había otorgado a A.W. Thompson, a fin de construir un camino de ruedas desde David hasta la laguna de Chiriquí. No es descartable que esta actitud del Gobierno norteamericano fuese una reacción ante la concesión hecha por Bogotá a la **Société Civile** de Francia, que mediante el convenio Salgar-Wyse había obtenido los derechos para la construcción de un Canal interoceánico en Panamá.

Este temor del Gobierno norteamericano no se desvaneció, pese a las manifestaciones aclaratorias del Conde de Lesseps. Para contrarrestar el "peligro francés", por iniciativa privada, se constituyó en Nueva York la **Provisional Interoceanic Canal Society**, con el objeto de obtener la concesión para un Canal por Nicaragua, el cual debería ser construido por la **Maritime Canal Company**. Pero esta empresa apenas realizó algunas excavaciones y levantó estructuras para facilitar su labor. Hacia 1895, luego de tres años de trabajos, la obra se suspendió por falta de fondos. No obstante, para entonces en Estados Unidos existía la convicción de que la ruta de Nicaragua era superior a la de Panamá y, sin duda, las constantes convulsiones políticas en Colombia contribuyeron aún más a acrecentar esta postura.

Así las cosas, en marzo de 1899, el Congreso autorizó al Presidente William McKinley para que designara una segunda Comisión del Canal Istmico, la cual estuvo encabezada por el Almirante John G. Walker y efectuó estudios en Nicaragua, Panamá y el Darién. El 30 de noviembre de 1900, dicha Comisión presentó un informe preliminar indicando que la primera de las rutas señaladas era la "más fácilmente realizable". Y como la **Compagnie Nouvelle** ofrecía vender sus derechos y propiedades al Gobierno norteamericano por un total de 109 millones de dólares y la Comisión del Canal Istmico sólo las valoraba en \$40 millones, esto alentó a los defensores de la vía de Nicaragua en el Congreso, entre los cuales merecen especial mención John T. Morgan y William Hepburn.

De allí que pese a los denodados esfuerzos de William Nelson Cromwell -representante legal de la **Compagnie Nouvelle** y de la Compañía del Ferrocarril de Panamá- y Philippe Bunau Varilla -que pretendía salvar sus inversiones en la empresa del Canal y el honor de Francia- a fin de que el Congreso adoptara la ruta de Panamá, el 9 de enero de 1902, por votación casi unánime, fue aprobada la ley Hepburn recomendando la construcción de una vía interoceánica por Nicaragua.

Cabe recordar que Cromwell, desde 1896, trabajó denodadamente para impedir que Estados Unidos promulgara una legislación que favoreciera la ruta de Nicaragua y, en 1898 logró que los directores de la Nueva Compañía decidieran traspasar sus derechos y propiedades al Gobierno norteamericano. Asimismo, suministró abundante información documental a los congresistas que defendían la vía de Panamá, entre estos el Senador Marcus Alonzo Hanna. Por su parte,

Philippe Bunau-Varilla, quien defendía la idea de un Canal por esclusas y había sido Director de la Compañía Universal en Panamá, como ya vimos en el capítulo VIII, tenía también intereses económicos en la Nueva Compañía, al igual que su hermano Maurice. Tras el fracaso de la empresa inició una activa campaña en Francia, particularmente en el diario **Le Matin** en el que poseía acciones e incluso viajó por toda Europa para promocionar la ruta de Panamá. Con este propósito, en 1892, publicó su primer libro: **Panamá le passé, le présent et l'avenir** al que siguieron varios otros, cuando se intensificó la llamada "batalla de las rutas" en el Senado norteamericano. Posteriormente, extendió su campaña personal ante ciudadanos influyentes de Estados Unidos donde dictó numerosas conferencias y sostuvo entrevistas con personajes importantes como el Senador Hanna y el Secretario de Estado John Hay, en las que les hizo ver las ventajas de la ruta por Panamá sobre la de Nicaragua. Particular énfasis hizo sobre la existencia de volcanes en esta última. Con todo, sus esfuerzos iniciales no rindieron los frutos esperados porque, como ya dijimos, el Senado aprobó la ley Hepburn.

No obstante, un brusco cambio en la actitud de la **Compagnie Nouvelle**, que accedió vender por la suma propuesta por la Comisión del Canal Istmico, le dio a su vez un significativo giro a la política canalera del Gobierno norteamericano. El 28 de enero de 1902, el también Senador John Spooner, propuso una variante radical a la ley Hepburn y, tras enconados debates, aquella fue aceptada en la Cámara de Representantes. Finalmente, el 28 de junio de ese año, el Presidente Theodore Roosevelt firmó la ley Spooner que, en principio, vino a representar el triunfo definitivo de la ruta de Panamá.

En verdad, cuando se aprobó este documento, el Gobierno norteamericano ya estaba plenamente convencido de la superioridad de la vía de Panamá sobre la de Nicaragua. Pero como el Gobierno de José Manuel Marroquín se mostraba reticente al traspaso de la **Compagnie Nouvelle**, no sin antes recibir una fuerte indemnización y, además, las negociaciones canaleras no eran consistentes, el objeto de la ley Spooner era servir como arma de presión a los colombianos. Por eso, en dicha ley se autorizaba al Presidente Roosevelt, a adquirir a un monto que no excediera de los 40 millones de dólares, todos los derechos, privilegios y propiedades de la **Nouvelle Compagnie** en el Istmo de Panamá. Asimismo, debería obtener de Colombia el control de la zona donde habría de construirse el Canal, además de lograr los derechos adicionales que facilitarían dicho propósito. Si no se obtenía el título libre de las propiedades francesas o era imposible concertar un Tratado adecuado con Colombia, en un plazo prudencial, entonces se procedería a la construcción del Canal por Nicaragua.

Como bien apunta Miles P. DuVal "esta ley no era el trabajo de un sólo hombre ni tampoco era un accidente". En verdad fue el resultado de la tesonera labor de Bunau-Varilla y la sagacidad y habilidad políticas de los Senadores Marcus Alonzo Hanna y John Spooner, así como del cabildeo de William Nelson Cromwell y del esfuerzo no menos decidido del Ministro colombiano en Estados Unidos Carlos Martínez Silva.

Como quiera que fuese, por estas fechas, para Estados Unidos constituía una necesidad impostergable la construcción y dominio de un Canal interoceánico, tal como quedó plenamente demostrado durante el desarrollo de la Guerra Hispano-Cubano-Norteamericana, con el largo viaje que desde San Francisco tuvo que hacer el acorazado **Oregon** hasta las costas cubanas. Al término del conflicto, por el Tratado de París de 1898, España entregó a Estados Unidos, a cambio de 20 millones de dólares, en calidad de protectorados a Cuba y Puerto Rico. Además le cedió Guam, Hawai y las Filipinas.

De esta forma, la Nación del Norte dio inicio a su carrera imperialista que pronto extendió a otros puntos del orbe. Por supuesto, tampoco debemos olvidar que, el desarrollo del capitalismo industrial y comercial en Estados Unidos, requería de nuevos mercados para colocar sus bienes manufacturados, a la vez que extraer las materias primas de los países con que se entrara en contacto.

En esta escalada imperialista, Estados Unidos también necesitaba eliminar el obstáculo que representaba el Tratado Clayton-Bulwer, máxime cuando a principios del siglo XX, los intereses colonialistas de la Gran Bretaña se concentraban en Asia, el Medio Oriente y África. Para ello precisaba el dominio absoluto del Canal de Suez. Fue así como se iniciaron negociaciones que si bien inicialmente fracasaron, se concretaron definitivamente el 18 de noviembre de 1901, cuando ambas potencias suscribieron el Tratado Hay-Pauncefote, por el que Estados Unidos obtuvo los privilegios absolutos para construir, controlar y mantener un Canal interoceánico por cualquier punto de Hispanoamérica, sin participación inglesa. Como contrapartida, habrían de adoptarse las estipulaciones de neutralidad de la Convención de Constantinopla para la libre navegación del Canal de Suez.

2. Las negociaciones entre Estados Unidos y Colombia para un Tratado del Canal.

Hasta finales de 1900, la legislación colombiana en Washington se mantuvo cerrada a pesar de que, para entonces en Estados Unidos, como indicamos, la ruta de Nicaragua gozaba de amplio respaldo. Pero el 12 de enero del año siguiente, el Presidente Marroquín designó a Carlos Martínez Silva para que, en calidad de Ministro residente, procurara, por todos los medios que estuviesen a su alcance y dentro de las facultades de su Gobierno, la adopción definitiva del Istmo de Panamá para la apertura del Canal interoceánico.

a) Los toques de alarma de Carlos Martínez Silva y José Vicente Concha sobre la separación de Panamá de Colombia.

Es evidente que la gestión del Dr. Martínez Silva, en Washington, no fue fácil ya que, además de convencer a Estados Unidos de que Panamá era la mejor ruta, tenía que lograr que Colombia hiciera una serie de concesiones, principalmente de tipo económico. A ello se sumaba la vaguedad de las instrucciones que había recibido de su Gobierno y, en muchos casos, el desconocimiento del problema real

en Bogotá. A eso se debe que, en marzo de 1901, a poco de llegar a Washington, Martínez Silva le escribiera al General Rafael Reyes a París: "Del asunto del canal no tienen en Bogotá ni la menor idea y si me pongo a aguardar instrucciones, o no vendrán, o si vienen será una buena paparrucha".

Después del reemplazo de M. Hutin por Marius Bo, como Presidente de la Nueva Compañía del Canal en París, y gracias a las presiones ejercidas por Bunau-Varilla, la empresa decidió aceptar, el 7 de enero de 1902, como ya vimos, los 40 millones de dólares que le ofrecían los norteamericanos a cambio de los derechos de concesión, las maquinarias y las excavaciones ya realizadas. A partir de entonces, una vez firmado el Tratado Hay-Pauncefote, quedaba el camino expedito para que Estados Unidos y Colombia negociaran las condiciones del Convenio. En esta ocasión el problema que mantuvo más ocupado al Dr. Martínez Silva fue el de determinar la cantidad inicial que debía dar Estados Unidos a Colombia por el traspaso de los derechos de concesión y la anualidad que le pagaría. Mientras Estados Unidos ofrecía una suma inicial de diez millones de dólares y una anualidad de 100.000, Colombia aspiraba a mucho más por el traspaso de los derechos de concesión y, por lo menos, 600.000 dólares como cantidad fija todos los años.

Por su parte, el Ministro Martínez Silva tenía sus propias ideas al respecto y consideraba "que la anualidad fija me parece en todo caso preferible a una suma redonda por las siguientes razones: 1a. porque sería imposible calcular esa suma; 2a. porque si fuera relativamente alta, digamos veinte millones se tomaría eso como un argumento muy fuerte contra Panamá; 3a. porque si fuera más baja, la opinión pública en Colombia atacaría la negociación; 4a. porque si el gobierno de Colombia recibiera hoy por este motivo, alguna suma de consideración correría el riesgo de que fuera derrochada o mal gastada (...)". Obviamente, esta postura era diametralmente opuesta a la que imperaba en Bogotá, que estaba urgida de dinero para continuar la Guerra de los Mil Días. Como es natural, poco después, el Ministro Martínez Silva fue reemplazado.

Cabe destacar que antes de su sustitución Martínez Silva redactó un proyecto de Tratado que no contó con la aprobación de Bogotá y un extenso Memorándum, fechado el 25 de junio de 1901. En el mismo manifestaba sus aprehensiones hacia la preponderancia y prepotencia norteamericanas, frente al retroceso británico en el área, así como su convicción de que los franceses no podrían nunca terminar el Canal y su temor de que Panamá se separara de Colombia. Al respecto escribía: "(...) estoy seguro de que no habrá un solo habitante de Panamá que no considere como desgracia suprema, peor mil veces que un terremoto, la pérdida de toda esperanza de que el canal se abra por aquella vía (...) ¿Qué podría hacer entonces Colombia en beneficio del Istmo ni con qué derecho podría oponerse a que esta sección del país proveyera a sus más premiosas necesidades, llegando acaso hasta la anexión a los Estados Unidos". Sus palabras fueron proféticas cuando, poco después, se dirigía al vice-Presidente José Manuel Marroquín en los siguientes

términos: “(...) si los hombres de influencia política de este país llegan a convencerse (...) de que la ruta de Panamá es la que conviene a los Estados Unidos, y si Colombia no se allana en oportunidad a un arreglo relativamente ventajoso, está en la lógica de los acontecimientos que nosotros perdamos definitivamente el Istmo (...) y lo más grave en esta materia es que el Gobierno de Estados Unidos encontrará sin mucho trabajo un punto de apoyo en el Istmo, tanto por la actual situación de guerra allí, como porque los panameños de posición y de recursos pecuniarios no se resignarán nunca de buen grado a que el Canal se abra por otra parte que por el Istmo. Ellos comprenden muy bien que la adopción de la ruta de Nicaragua sería la ruina moral y material de Panamá; y este sacrificio que no encontrará compensación alguna puede ser muy superior al concepto de un patriotismo platónico”.

A comienzos de marzo de 1902 llegó a Washington el nuevo Ministro colombiano Dr. José Vicente Concha, quien se enfrentó con los mismos problemas que su antecesor: la vaguedad de las instrucciones, las indecisiones de Bogotá y una fuerte rivalidad por parte de la ruta de Nicaragua. A ellos se sumó que Concha era un diplomático sin experiencia, no hablaba inglés y poseía un carácter intransigente. No obstante, a poco de llegar, captó el problema de fondo; si se oponían a las peticiones de Estados Unidos y estos decidían construir el Canal por Nicaragua, el Istmo se separaría de Colombia. El 20 de marzo hizo ver a su Gobierno que “en Panamá predomina entre la gente de mejor posición y notoriedad, la idea de que ha de tratarse con el gobierno de Estados Unidos a todo trance y a costa de cualquier concesión”, máxime cuando “el antiguo germen de secesión renace”. Diez días más tarde expresaba con verdadera preocupación que “cada día se marca más en todos los partidos políticos del Istmo un sentimiento de desvío; por no decir de repulsión por el gobierno central; la influencia americana, su lengua, sus costumbres se extienden constantemente en aquella región, y si se opusiera una resistencia abierta (...) se aceleraría un conflicto que, por el contrario, se evitará desde que una potencia como los Estados Unidos garantice la integridad de nuestro territorio”.

Mientras tanto el 28 de junio, gracias a los manejos de William Nelson Cromwell, quien no había permanecido inactivo durante este tiempo, el Congreso de Estados Unidos aprobó como ya vimos, la llamada Ley Spooner por la cual el Ejecutivo quedaba autorizado para comprar los derechos y propiedades de la Nueva Compañía del Canal francés en Panamá por no más de 40 millones de dólares y obtener de Colombia el dominio perpetuo de una franja canalera no menor de seis millas de ancho. Si bien la Ley Spooner fue una conquista para Colombia y la Nueva Compañía, porque daba prioridad a la ruta por Panamá, en Bogotá se vislumbraban otros problemas más serios que mantenían al Gobierno en vilo. En efecto, el Presidente Marroquín se expresaba al respecto en los siguientes términos: “En cuanto a la cuestión del Canal me encuentro en horrible perplejidad; para que los norteamericanos hagan la obra (...) se necesita hacerles

concesiones de territorio, de soberanía y de jurisdicción que el Poder Ejecutivo no tiene facultad otorgar, y si no las otorga y los norteamericanos determinan abrir el Canal, lo abrirán sin pararse en pelillos y entonces perderemos más soberanía que la que perderíamos si hacemos las concesiones que exigen (...) De mí dirá la Historia que arruiné al Istmo y a toda Colombia no permitiendo que se abriera el Canal de Panamá, o que permití que se hiciera vulnerando escandalosamente los derechos de mi Nación”.

Después de muchas discusiones y marchas y contramarchas, Concha presentó un Proyecto de Tratado tomando como base el elaborado por el Dr. Carlos Martínez Silva casi un año antes. Sin embargo, poco después estas negociaciones se interrumpieron a raíz del desembarco norteamericano en el Istmo de Panamá. Al respecto el Secretario de la legación colombiana en Washington Tomás Herrán, manifestaba: “los métodos extraños del Almirante Casey en el Istmo están levantando una tormenta de indignación (...) Lo peor del asunto es que esto no es un incidente aislado, sino que se relacionará con las negociaciones pendientes del Canal, en tal forma como para hacer vano cualquier esfuerzo por parte de la legación, con el fin de asegurar el resultado que parecía ser inevitable”. Esta situación provocó que el Dr. Concha protestara enérgicamente ante su Gobierno por el estado de cosas imperante en el Istmo. No obstante, desde Bogotá le respondieron que continuara con las negociaciones e hiciera abstracción de lo que acontecía en Panamá. Esta respuesta provocó la dimisión del Ministro quien, en una extensa misiva dirigida a Marroquín, le expresaba que “el Jefe de las fuerzas americanas, ha asumido de hecho la autoridad suprema en el Istmo (...) las tropas colombianas son desarmadas (...) al mismo Gobernador se le da una escolta (...) y cuando el Ministro de Colombia en Washington pide instrucciones a Bogotá para protestar oficialmente, se le impone perentorio silencio. No caben ya Tratados; el derecho diplomático cede al derecho de conquista (...) cesa la discusión y quedan sólo uno que dicta ley y otro que ha de recibirla y obedecerla (...) El suscrito ha creído terminada su labor”.

Así el 28 de noviembre de 1902, José Vicente Concha abandonó Washington con destino a Bogotá, dejando al frente de la legación al Secretario Tomás Herrán quien, de inmediato, fue designado Encargado de Negocios.

b) El Tratado Herrán-Hay y los puntos de vista sobre su contenido e importancia.

Poco después de esta designación el Secretario de Estado John Hay comenzó a presionar al Dr. Tomás Herrán a fin de reanudar las conversaciones para la firma de un Tratado, alegando que el plazo otorgado por la Ley Spooner al Ejecutivo estaba tocando a su fin. En tales circunstancias, Herrán escribió a su gobierno para que lo nombraran Ministro con el propósito de poder continuar las negociaciones manifestándole, asimismo, que existía la posibilidad de que Estados Unidos “expropiara parte de nuestro territorio nacional, alegando en justificación

de ello, utilidad pública universal”, tesis que meses más tarde sería esgrimida por el jurista John Bassett Moore e, incluso, por el propio Bunau-Varilla. Finalmente, ya con su nombramiento de Ministro Tomás Herrán firmó, el 22 de enero de 1903, con el Secretario de Estado John Hay el controversial Tratado Herrán-Hay que fue aprobado, sin modificaciones, por el Senado de Estados Unidos, el 7 de marzo del mismo año.

Este Tratado, en líneas generales, le daba a Estados Unidos el derecho para construir un Canal en una zona cuya extensión no excediese las 15 millas, ni fuese menor de 5 millas fuera de la línea, excluidas las ciudades de Panamá y Colón. La concesión sería de 100 años prorrogables a la exclusiva y absoluta opción del Gobierno norteamericano. Colombia renunciaba a sus derechos sobre las Compañías del Ferrocarril y del Canal francés y recibiría de Estados Unidos, a manera de compensación, 10 millones de dólares al intercambiarse los instrumentos de ratificación y una anualidad de 250 mil dólares, que se pagaría nueve años después de dicho acto. Habría tres clases de cortes de justicia en el territorio cedido. No obstante, el Canal siempre sería neutral y, por tanto, estaría sujeto a las estipulaciones del Artículo 35 del Tratado de 1846. Con todo, se indicaba que la República conservaba allí su soberanía. Se podrían hacer expropiaciones de tierras y aguas para efectos de la obra del Canal, pero las indemnizaciones serían determinadas por una comisión mixta nombrada por ambos gobiernos. Colombia declaraba libres y francos, en todo tiempo, los puertos de uno y otro extremo de la vía interoceánica y únicamente cobraría contribuciones a las mercaderías que ingresaran al territorio de la República. Las fuerzas armadas de Colombia velarían por la seguridad y protección del Canal y sus áreas adyacentes. Empero, si aquellas no podían cumplir con tal función, el Gobierno estadounidense la asumiría temporalmente, incluso sin el consentimiento previo del Gobierno colombiano.

El Canal debía quedar terminado 14 años después de la aprobación del Tratado, aunque, si no se concluía en ese período de tiempo, Colombia otorgaría una prórroga de 12 años y otros 10 años más si Estados Unidos consideraba que se debía construir a nivel.

En Bogotá, el Tratado fue recibido con muchos recelos, siendo muy pocos los elementos que se mostraron partidarios del mismo y que no tacharon al Dr. Herrán de traidor. Entre las razones esgrimidas para rechazarlo cabe destacar la violación de la soberanía nacional, la duda respecto a la constitucionalidad de un arrendamiento a perpetuidad y la insatisfacción por las compensaciones monetarias. A ello cabe agregar que, para entonces, muchos parlamentarios consideraban que la última prórroga por seis años, concedida a la Nueva Compañía del Canal francés por el Ejecutivo, en 1900, era inconstitucional, ya que la misma debió ser aprobada por el Congreso, a pesar de que entonces el mismo no sesionaba porque en época de guerra el Legislativo recaía en el Ejecutivo. Por esta razón, pretendían que la Nueva Compañía, e incluso la del Ferrocarril, le pagara a

Colombia una indemnización para transferir sus derechos de concesión y sus bienes a Estados Unidos. En consecuencia, desde el primer momento se puso de manifiesto que el Tratado no sería aprobado en Bogotá, por lo menos sin ciertas modificaciones.

Mientras tanto, en Panamá la opinión pública se hallaba sumamente dividida. Por un lado, el Consejo Municipal de la ciudad de Panamá aprobó el 4 de junio una resolución recomendando al Congreso colombiano la ratificación del Tratado. Como es natural, esta recomendación contaba con el apoyo incondicional de los comerciantes que consideraban la apertura del Canal por el Istmo "cuestión de vida o muerte". Al respecto, Ricardo Arias le expresaba al representante de Panamá en el Congreso Juan B. Pérez y Soto, que la disyuntiva era: "o Canal o Emigración", porque sin la vía interoceánica el Istmo caería "en eterna ruina" y Colombia perdería a Panamá "no por emancipación, sino por desaparición de las ventajas de la misma". En este orden de ideas se destaca también Pablo Arosemena quien afirmaba que el rechazo del Tratado Herrán-Hay constituía un "acto de extrema imprudencia", porque era contrario a las necesidades y deseos de una trilogía de intereses encontrados; el Gobierno de Estados Unidos, el pueblo panameño y la Nueva Compañía del Canal francés.

Sin embargo, también se hicieron sentir voces contrarias al Tratado, como la de Belisario Porras quien, el 15 de mayo de 1903, publicó en **El Porvenir**, de Cartagena, y el 18 de julio, en **El Constitucional** de San Salvador, un artículo titulado "Reflexiones canaleras o la venta del Istmo" en donde planteaba, en líneas generales, la "mengua de la integridad de nuestra soberanía, de la honra de la Patria y de nuestra seguridad económica" por parte de Estados Unidos, que terminaría dominando el Istmo. Recordaba las humillaciones infligidas por los norteamericanos a los panameños "tan sólo con el dominio de la línea férrea de Panamá a Colón", razón por la cual consideraba que si le daba una franja de terreno "es lógico que en poco tiempo pretenderán dominar los 900 miriámetros cuadrados del territorio que componen el Istmo de Panamá, y si han de avanzar como avanzan hoy, los norteamericanos nos colonizarán con la mayor firmeza y rapidez". A esto agregaba la penetración socio-cultural "sinceramente incompatible con la nuestra" y los horrores cometidos por los norteamericanos en Puerto Rico y Filipinas.

En su concepto dicha influencia entrañaba un mayor mal. De allí que elevara su voz de alerta en estos términos: "los norteamericanos quieren absorbernos... vendrán aquí con el mensaje de su lengua y de su folklore, son de una condición que no respeta más hegemonía cultural que la suya; vendrán a colonizarnos, no sólo como se explota una comarca, con propósitos comerciales -o políticos- si no por medio de su cultura, sinceramente incompatible con la nuestra. ¿A dónde está nuestro valor civil, a dónde nuestra dignidad, a dónde nuestro concepto de la nacionalidad, y de la cultura hispánica, de nuestros derechos y de nuestra personalidad definida?"

Al mismo tiempo, atacaba la discriminación racial en el seno de Estados Unidos. Concluía con que Panamá no estaba en la obligación de permitir la construcción de un Canal, y mucho menos por capital norteamericano. Es más, advertía que una eventual separación de Colombia sólo redundaría en provecho de Estados Unidos. Por eso alentaba a los istmeños a mantener sus vínculos políticos con Bogotá y a rechazar, a todo trance, el Tratado Herrán-Hay.

La actitud de Estados Unidos ante la posibilidad de improbación del Tratado por parte de Colombia se puso claramente de manifiesto en el memorándum elaborado por el justiciero John Bassett Moore, Profesor de la Universidad de Columbia. En efecto, en el denominado "Memorándum Moore", entregado al Secretario de Estado interino Francis B. Loomis, el 14 de agosto de 1903, se hacía un balance de las posibles rutas para el Canal interoceánico en Centroamérica y Panamá destacándose esta última como "la más favorable". A su vez, se resaltó el papel que desempeñaba el Gobierno colombiano, de acuerdo con los lineamientos de la Ley Spooner, en la concertación del Tratado que posibilitara la construcción de la vía interoceánica.

Con el Canal, según el Memorándum, Estados Unidos hacía realidad una obra, que no sólo sería "de beneficio propio, sino de provecho para todo el mundo". Cien años de experiencia habían demostrado que el capital privado no podía realizar dicha empresa. En consecuencia, para ello se necesitaba "el respaldo de un gobierno poderoso". Ahora que Estados Unidos tenía la oportunidad de llevar a cabo la culminación de la ruta intermarina ¿podría acaso, permitir que Colombia se interpusiera en su propósito?

Para demostrar que la respuesta se caía por su peso inclinándose hacia los Estados Unidos, Moore efectuó un cuidadoso análisis de causas generales y particulares que le daban validez a sus argumentos. En primer lugar, los acontecimientos más recientes habían hecho que las rutas interoceánicas a través de la América Central, adquirieran gran importancia para el comercio mundial. Estados Unidos requería de medios de comunicación más rápidos y cómodos para sus posesiones en el Atlántico y en el Pacífico. La soberanía de los gobiernos donde estuviesen dichas rutas habría de ser respetada, pero a su vez éstos no debían poner obstáculos alegando derechos exclusivos en las mismas. En cuanto al segundo grupo de motivos, estos dimanaban de lo establecido en el Artículo 35 del Tratado Mallarino-Bidlack. Para Moore, Estados Unidos tenía un interés "más profundo y directo" con respecto a la garantía del libre tránsito por Panamá, que el que poseía la propia Colombia o cualquier otro país.

Según Moore, desde la fecha en que el Tratado de 1846 fue ratificado por Estados Unidos, éste había cumplido fielmente con sus obligaciones contractuales. En numerosas ocasiones el Gobierno norteamericano, a petición o con el consentimiento expreso de las autoridades colombianas, impidió disturbios

internos en la ruta. A tal extremo llegó esta situación que Colombia consideró que era deber de Estados Unidos proteger la zona de tránsito de cualquier ataque o interrupción. Fue así como le dio al pacto una interpretación más amplia que su contraparte, aunque, a su vez, menos favorable para su propia soberanía. Por su parte, Estados Unidos interpretaba que el Tratado le daba **derecho** a intervenir para mantener abierto el libre tránsito y, simultáneamente, Colombia estimaba que la injerencia norteamericana conllevaba la **obligación** de apoyar la autoridad de sus gobiernos nominales. Para Moore, con tal actitud la República sudamericana llegó a considerar a los norteamericanos como los “soberanos responsables del istmo”.

Si por más de cincuenta años, Estados Unidos había asegurado la soberanía colombiana en el Istmo, era obvio, para Moore, que estaba “en posición de exigir que les sea permitido construir el gran medio de comunicación que el tratado propicia como una finalidad principal”. En realidad, los trabajos fallidos para la construcción del Canal se habían llevado bajo tal garantía. Por tanto, se justificaba que el Gobierno norteamericano “ejerciera y mantuviera ‘el derecho’ para concluir tal obra”.

Ciertamente, en el Tratado de 1846 se habló del paso “franco y expedito, por cualquier medio que entonces existiera o que en lo sucesivo pudiese abrirse”. Por tanto, dicho documento contemplaba tanto el futuro como el presente “y ante todo la realización de un canal”. Es más, el gobierno y los ciudadanos estadounidenses sólo disfrutarían plenamente de aquel beneficio cuando sus naves cruzaran de uno a otro océano a través del Istmo. En cambio, Colombia había gozado de sus derechos soberanos en aquel territorio. Por lo tanto, no estaba en posición de “obstaculizar la construcción del Canal”.

En definitiva, todo lo que Estados Unidos necesitaba y tenía la potestad de solicitar, era el consentimiento de Colombia para el traspaso de los derechos de posesión de la Compañía del Canal francés, así como la obtención de una licencia para construir y operar el Canal. Al hacerlo, el Gobierno norteamericano, no sólo pasaría a ser el propietario de la vía interoceánica, sino que gozaría de derechos perpetuos para su posesión y control. Colombia debía cumplir con lo estipulado en el Tratado Mallarino-Bidlack, es decir conceder un tránsito franco y expedito a Estados Unidos, lo cual hasta el momento, no había hecho ni garantizado. Más aún, el Gobierno estadounidense, contrario a las limitaciones jurisdiccionales establecidas para los capitalistas privados, no estaba sujeto a tales desventajas y, en consecuencia, podía atender las eventualidades que se presentaran en el futuro.

Por último, la posición de los accionistas de la Nueva Compañía francesa, a cuya cabeza se hallaba el ingeniero Philippe Bunau-Varilla, favorable a la aprobación del Tratado, como es natural, se puso de manifiesto en un cablegrama enviado por éste al vice-Presidente Marroquín, fechado en París el 13 de junio de 1903, en donde le manifestaba que de no aprobarse el Convenio sólo se abrían dos

camino para Estados Unidos: o construir el Canal por Nicaragua “y la pérdida para Colombia de las ventajas incalculables que resultan de la construcción sobre su territorio de la gran arteria del comercio universal o la construcción del Canal de Panamá después de la secesión y la declaración de la independencia del Istmo de Panamá, bajo la protección de los Estados Unidos de América, como sucedió ya en Cuba”.

El 12 de agosto el Congreso Colombiano rechazó el Tratado Herrán-Hay, y desconoció la última prórroga otorgada a la Nueva Compañía del Canal, al tiempo que decidió confiscar la concesión francesa el 31 de octubre de 1903, fecha en que se vencía la última prórroga aprobada por el Legislativo. De esta manera, los parlamentarios, haciendo gala de una miopía política sin precedentes, pensaron que se aseguraban para Colombia los 40 millones de dólares que Estados Unidos pagaría a la nueva Compañía por la venta de sus bienes en el Istmo. Sin embargo, ellos desconocían que ya estaba en marcha la asociación de intereses nacionales e internacionales que daría lugar a la secesión de Panamá de Colombia.

3. La separación de Panamá de Colombia

Ciertamente los panameños no se habían cruzado de brazos a la espera de que el Senado colombiano rechazara el Tratado Herrán-Hay, que todo hacía presumir que ocurriría. En efecto, se comenzó a gestar un movimiento secesionista encabezado por José Agustín Arango, abogado, consejero y representante de la Compañía del Ferrocarril y Senador de la República, que no había asistido a las sesiones del Congreso en Bogotá, consciente de que el proyecto de Tratado no sería aprobado y que el único camino era la separación de Colombia. Tal como él mismo lo consignó en su conocido escrito: “Datos para la historia de la independencia del Istmo el 3 de noviembre de 1903” la secesión era la vía “para salvar al Istmo de la ruina a que se le conducía”. En un principio, según su propio testimonio, el grupo de conspiradores estuvo integrado por sus hijos (Ricardo, Belisario y José Agustín), sus yernos (Samuel Lewis, Raúl Orillac y Ernesto Lefevre) y por Carlos Constantino Arosemena. Relata Arango que el siguiente paso fue concertar una entrevista con el capitán J.R. Beers, agente de carga de la Compañía del Ferrocarril, a quien le dio a conocer los planes de separación del Istmo de Colombia, con el objetivo de celebrar con Estados Unidos un Tratado del Canal similar al Herrán-Hay. Asimismo, le solicitó que emprendiera viaje a Estados Unidos “para pulsar con su habitual prudencia y discreción la opinión relativa al apoyo que pudiéramos esperar después de hecho el movimiento y proclamada la independencia, es decir que dado ese primer paso, valiéndose él de personas de alta posición e influencia pudiera asegurarse de que el Gobierno americano no prestaría auxilio alguno a Colombia para reincorporar el Istmo a esa República, y que por el contrario, pudiéramos contar con la decidida protección de Estados Unidos, en el sentido de reconocer nuestra independencia una vez persuadido aquel gobierno de que era un movimiento unánime de los pueblos del Istmo”.

Posteriormente se sumó al grupo pro separatista Manuel Amador Guerrero, médico de la Compañía del Ferrocarril, Ricardo y Tomás Arias, Nicanor A. de Obarrio, Manuel Espinoza y Federico Boyd. En este sentido, a finales de julio, Ramón y Pedro Arias Feraud reunieron en su casa de Las Sabanas a 25 norteamericanos y panameños prominentes entre los que se destacaban el cónsul de Estados Unidos, H.A. Gudger, H.G. Prescott, asistente del Superintendente de la Compañía del Ferrocarril y el Mayor William Black del cuerpo de ingenieros, entre otros, y donde se discutieron ampliamente los planes separatistas. Pocos días después Beers regresó de Estados Unidos con buenas noticias, merced a su contacto con William Nelson Cromwell. A partir de entonces la propaganda se intensificó y las reuniones entre los conspiradores se hicieron más frecuentes.

A raíz del rechazo del Tratado Herrán-Hay, los conspiradores decidieron enviar al Dr. Manuel Amador Guerrero a ultimar detalles para la separación. Así, el 26 de agosto Amador partió rumbo a Nueva York a entrevistarse con William Nelson Cromwell para obtener el apoyo financiero y de ser posible con John Hay y Theodore Roosevelt, a fin de conseguir ayuda militar y un rápido reconocimiento a la separación. No obstante, interfirió en su gestión José Gabriel Duque, quien por razones hasta ahora desconocidas, puso al tanto de todo el movimiento a Tomás Herrán, tras entrevistarse con Cromwell y John Hay. El resultado fue que Cromwell retiró todo el apoyo a Amador. Fue entonces cuando éste cablegrafió a la Junta Revolucionaria expresándole que se encontraba "Desanimado". Justo en ese momento fue cuando providencialmente entró en escena Philippe Bunau-Varilla, quien a través del banquero Joshua Lindo se puso en contacto con Amador Guerrero. La posición independiente del ingeniero francés allanó el camino para pulsar la opinión del Gobierno norteamericano sobre su posible respaldo al movimiento separatista. Al mismo tiempo Bunau-Varilla le ofreció a Amador Guerrero U\$s 100.000 de su propia fortuna para organizar el movimiento y se comprometió a obtener el reconocimiento de Estados Unidos para la nueva República, al tiempo que le entregó varios documentos, proclamas y hasta un modelo de bandera que recomendaba para Panamá una vez se independizara de Colombia. En retribución pidió que se le nombrara Ministro Plenipotenciario de la nueva República, con la facultad de negociar el Tratado del Canal, idea con la que Amador Guerrero no se sintió muy complacido por tratarse de un extranjero. Es interesante consignar que en carta cursada a su hijo desde Nueva York el 18 de octubre, el doctor Amador, le expresó que el plan independentista que se había concebido contemplaba la separación inicialmente de "Una parte del Istmo" y después de la negociación de un Tratado de Canal aprobado por ambas partes "la nueva República permanecería bajo la protección de los Estados Unidos y a ella se le agregarían los otros distritos del Istmo que todavía no la integran..."

No obstante, hasta entonces la participación de Bunau Varilla no era más que promesas y conjeturas, puesto que Amador regresó a Panamá el 27 de octubre sin la certeza de que Estados Unidos apoyaría efectivamente la separación, toda vez

que no había logrado entrevistarse con ninguna autoridad norteamericana. La Junta revolucionaria se reunió ese mismo día en la casa de Federico Boyd con la presencia de Herbert Prescott y allí Amador le comunicó que el ingeniero francés se había comprometido a obtener por parte de Estados Unidos la presencia de fuerzas navales en ambos mares del Istmo, así como el reconocimiento inmediato por parte de este país de la independencia de la Zona. La Junta no se mostró satisfecha sólo con estas noticias sino que deseaba el compromiso de apoyo directo de Estados Unidos al movimiento. Tampoco le gustó el modelo de bandera diseñado por Bunau-Varilla puesto que se parecía demasiado a la norteamericana. Pero, sin duda, el mayor disgusto provino del hecho de no incluir a todo el Departamento en el movimiento independentista, en virtud de lo cual la Junta decidió enviar agentes al interior del país para buscar el apoyo de todo el Istmo.

Mientras tanto, el nuevo Gobernador de Panamá José Domingo De Obaldía había alertado a sus superiores en Bogotá sobre una posible invasión procedente de Nicaragua. En consecuencia, el gobierno colombiano envió a Colón un destacamento a las órdenes de Juan B. Tobar y Ramón G. Amaya. Obaldía que aparentemente simpatizaba con el movimiento separatista puso al corriente de este hecho a Amador quien de inmediato cablegrafió a Bunau-Varilla para que Estados Unidos enviara el apoyo naval. Este, tras entrevistarse con Francis B. Loomis dedujo que el barco cañonero **Nashville**, que a la sazón, se encontraba en Kingston llegaría a la bahía de Limón aproximadamente el 2 de noviembre. En Panamá los revolucionarios contaban con el apoyo de 300 hombres organizados por José Gabriel Duque en un cuerpo de bomberos, las tropas a cargo del General colombiano Esteban Huertas, a quien Amador le prometió cierta cantidad de dinero, así como también al Comandante del barco cañonero "Padilla" de Colombia, General Rubén Varón, anclado en la bahía de Panamá. El resto de la tropa, encabezada por el Capitán Tascón, que no compartía las ideas separatistas, fue enviado al interior a repeler la supuesta invasión denunciada por Obaldía.

Poco después de la llegada del **Nashville** a Colón arribaron en el vapor "Cartagena" los generales Tobar y Amaya, con su batallón Tiradores. No obstante, el capitán del **Nashville**, John Hubbard, no tenía instrucciones en un principio para interferir con el desembarco de tropas colombianas en razón de lo cual el mismo se realizó sin interrupción alguna. La acción decisiva provino del Superintendente del Ferrocarril coronel J.R. Shaler quien con un hábil ardid, únicamente trasladó a Tobar, Amaya y sus oficiales a Panamá, con la promesa de que el resto de la tropa se transportaría en un tren expreso horas después. Se dice que tal estrategia fue concebida por María Ossa de Amador. Como quiera que sea, el plan prosiguió en la capital, donde los generales colombianos fueron en un principio atendidos cordialmente, pero en la tarde se les hizo prisioneros por parte del General Huertas. Tras una concentración popular en el Parque de Santa Ana, en apoyo al movimiento separatista, a las 9 de la noche del 3 de noviembre se reunió el Concejo Municipal de Panamá y después de dejar constancia de su

adhesión a la causa independentista, convocó a un Cabildo Abierto para el día siguiente.

El 4 de noviembre, en sesión celebrada por el Concejo Municipal de Panamá se declaró solemnemente que los pueblos de su jurisdicción se separaban de Colombia “ para constituir una República independiente con gobierno democrático, representativo y responsable, que propenda a la felicidad de los nativos y de los demás habitantes del territorio del Istmo”. Para tal finalidad el Concejo Municipal encomendó “la administración, gestión y dirección de los negocios” de manera transitoria a la Junta de Gobierno compuesta por José Agustín Arango, Federico Boyd y Tomás Arias. Todo lo cual fue aprobado por unanimidad en Cabildo Abierto. Cabe recordar que la noche del 3 el vice cónsul norteamericano Félix Erhman cablegrafió a Estados Unidos comunicando el éxito de la acción.

Mientras tanto en Colón la independencia confrontaba dificultades por la actitud del Coronel Eliseo Torres quien amenazó con incendiar Colón, así como asesinar a todos los norteamericanos, si Tobar y Amaya no eran puestos en libertad. Tras dos días de tensión, Torres aceptó un soborno y embarcó sus tropas rumbo a Cartagena en el vapor “Orinoco”. El cabecilla del movimiento independentista en Colón fue Porfirio Meléndez. En los días subsiguientes, a fin de impedir la acción naval de Colombia en Panamá y de proteger los intereses norteamericanos en Panamá, llegaron al Istmo varios barcos de guerra estadounidenses. El 6 de noviembre el gobierno norteamericano reconoció **de facto** a la República de Panamá y siete días más tarde se dio el reconocimiento **de jure**, como tendremos oportunidad de ver en detalle en el primer capítulo de **El Panamá Republicano**.

4. Ni leyenda negra ni leyenda blanca.

Los anteriores acontecimientos pueden inducirnos a pensar que la separación definitiva de Panamá de Colombia se debió exclusivamente a la acción tras bastidores de figuras como Cromwell y Bunau-Varilla, o bien a la intervención directa del imperialismo norteamericano entonces encarnado en Theodore Roosevelt y John Hay. Tal es el asidero de la denominada “leyenda negra”, según la cual la República de Panamá surgió al concierto de las naciones independientes del orbe porque a un hábil ingeniero francés le era indispensable rescatar sus fuertes inversiones en la **Compagnie Nouvelle**, así como salvar el honor de Francia. En tanto que para Estados Unidos era imprescindible e impostergable construir, mantener, controlar y defender un Canal interoceánico para consolidar su creciente expansión militar y económica a nivel mundial.

Así las cosas, sería iluso negar u olvidar que el intervencionismo norteamericano jugó un papel destacado en los sucesos del 3 de noviembre de 1903 y que por el cabildeo de Bunau-Varilla allanó el camino hacia la secesión. No obstante, desconocer ex-profeso, por ignorancia o mala fe, que otros factores coadyuvaron decisivamente a la gesta novembrina, es ignorar toda una serie de antecedentes que se remontan a las primeras décadas del Siglo XIX.

En verdad, el malestar ante el Centralismo Colombiano se palpó pocos años después de nuestra unión voluntaria a la República de Colombia y cobró ímpetu con los intentos separatistas de 1830, 1831, 1840 y la instauración del Estado Federal de Panamá de 1855 a 1885. Esto si sólo nos atenemos a asuntos de carácter político. Mas también había, como era de esperar, desasosiego económico y fiscal, verbigracia: los disímiles sistemas económicos de Panamá y Colombia; el permanente estado de postración de las arcas públicas, en particular por la sangría que conllevaban las casi permanentes contiendas civiles entre los conservadores y liberales; los impuestos excesivos y los llamados “tributos de guerra” que caían como un pesado fardo sobre las espaldas del pueblo panameño. A ello hay que añadir el estrepitoso fracaso del Canal francés que redujo las expectativas del restablecimiento de la añorada economía terciaria o transitista. Por si fuera poco, este estado de cosas, se agudizó a raíz del rechazo del Tratado Herrán-Hay por parte del Senado colombiano, en agosto de 1903. Y no debemos olvidar tampoco la existencia de la Constitución centralista promulgada en 1886 bajo la administración de Rafael Núñez.

En consecuencia, debemos ser precavidos al valorar la versión dorada de los protagonistas de la gesta separatista desde su génesis hasta su culminación, el 3 de noviembre de 1903. Ello sin tratar de menoscabar su decisiva participación en estos sucesos memorables cuya versión constituye la llamada leyenda blanca. De suerte que el prócer Federico Boyd pudo decir; después de la improbación del Tratado Herrán-Hay: “El estado de desesperación para los panameños llegaba a su colmo (...) y viendo ya que el gobierno como el pueblo americano (...) se preparaban para adoptar la vía de Nicaragua (...) un puñado de esos panameños: Amador Guerrero, José Agustín Arango, Ricardo y Tomás Arias, Manuel Espinosa B., C.C. Arosemena, Nicanor A. De Obarrio, y yo resolvimos arriesgarlo todo: vida, familia, fortuna y posición social en bien de nuestros conciudadanos y nos lanzamos a la difícilísima obra de separar a Panamá de Colombia”.

En la medida que valoremos el 3 de noviembre tomando en consideración los diferentes elementos que coadyuvaron a su realización, despojándonos de patriotismos exaltados contribuiremos a afianzar el sentimiento de nacionalidad y a vencer el trauma que nos aqueja ante un acontecimiento que tuvo características muy particulares en relación al resto de los países de la América hispana. Debemos aprender a aceptar y a convivir con nuestra mentalidad **sui géneris** que ya Justo Arosemena puso de manifiesto al enjuiciar la independencia del 28 de noviembre de 1821 y que hoy más que nunca vale la pena recordar. Si en nuestra independencia de España y separación de Colombia no hubo grandes batallas, acciones heroicas ni valientes caudillos y en lugar de la sangre corrió el oro para sobornos, como señalaba Justo Arosemena, no por eso debemos sentir la sensación de poseer una nacionalidad mediatizada. Consideramos haber demostrado a lo largo de esta obra la existencia de una nación con sus propias características, habitada por individuos que comparten costumbres, tradiciones, una lengua, un país, y, si no un pasado, por lo menos un presente y un futuro común.

BIBLIOGRAFÍA SELECTA

- Alfaro, Ricardo J.: "La independencia de Panamá y su fecha". **Revista Lotería**, II Época, vol. IX, No. 108, noviembre de 1964.
- Arias, Harmodio: **El Canal de Panamá. Un estudio en Derecho Internacional y Diplomacia**. Traducción de Diógenes A. Arosemena. Editora Panamá-América, Panamá, 1957.
- Arosemena, Diógenes A.: **Historia documental del Canal de Panamá**. Universidad de Panamá, 1962.
- Castillero Reyes, Ernesto: **Documentos Históricos de la Independencia del Istmo de Panamá**. Instituto Nacional de Panamá, 1930.
- Cavelier Germán: **La política internacional de Colombia**. Tomo II 1860-1903. Editorial Iqueima, Bogotá, 1959.
- Documentos Fundamentales para la Historia de la Nación Panameña**. Edición de la Junta Nacional de Cincuentenario, Panamá 1953.
- DuVal jr., Miles P.: **Cádiz a Catay. La Historia de la larga lucha diplomática por el Canal de Panamá**. Prólogo de Carlos Manuel Gasteazoro. Editorial Universitaria, Panamá, 1973.
- Gasteazoro, Carlos Manuel; Araúz, Celestino Andrés y Muñoz Pinzón, Armando: **La Historia de Panamá en sus Textos Tomo II (1903-1968)**.
- Lemaitre, Eduardo: **Panamá, y su separación de Colombia. Una historia que parece novela**. Biblioteca Banco Popular, Bogotá 1972.
- Mack, Gerstle: **La Tierra Dividida. Historia del Canal de Panamá y otros proyectos del Canal Istmico**. Prólogo de Carlos Manuel Gasteazoro. Editorial Universitaria, Panamá 1978.
- Martínez Delgado, Luis: **Panamá, su independencia de España. Su incorporación a la Gran Colombia. El Canal interoceánico**. Ediciones Lerner Bogotá; 1972.
- Mc Cullough, David: **El cruce entre dos mares, La Creación del Canal de Panamá (1870-1914)**. Lasser Press, Mexicana S.A., México D.F., 1984.
- Pizzurno Gelós, Patricia: **Antecedentes, hechos y consecuencias de la Guerra de los Mil Días en el Istmo de Panamá**. Panamá, 1990.
- Rebolledo, Álvaro: **Reseña histórico-política de la Convención Interoceánica con especial referencia a la separación de Panamá y a los arreglos entre los Estados Unidos y Colombia**. Ed. Hispano-América, San Francisco, California, 1930.
- Rivas, Raimundo: **Historia diplomática de Colombia (1810-1934)**. Ministerio de Relaciones Exteriores, Imprenta Nacional, Bogotá, 1961.
- Terán, Oscar: **Del Tratado Herrán-Hay al Tratado Hay-Bunau Varilla. Historia crítica del atraco yanqui, mal llamado en Colombia la pérdida de Panamá y en Panamá nuestra independencia de Colombia**, Carlos Valencia Editores, Bogotá, 1976.
- Uribe, José Antonio: **Colombia y los Estados Unidos. El Canal interoceánico. La separación de Panamá. Política internacional económica. La cooperación**. Actualizada por el Dr. Antonio José Uribe Portocarrero. Imprenta Departamental de Antioquia, Medellín, octubre de 1976.

ÍNDICE

Agradecimiento	4
A manera de introducción	5
Breves palabras introductorias	7
CAPÍTULO I PANAMÁ EN LA REPÚBLICA DE COLOMBIA	9
1.- Del Congreso de Angostura a la disolución de la República de Colombia	11
a) El Congreso de Angostura	11
b) La sublevación de Riego y sus repercusiones en Colombia	12
c) El Congreso de Cúcuta y la Constitución de la República de Colombia	12
d) La hacienda pública	14
e) Los Congresos constitucionales de 1823, 1824 y 1825	14
f) El Congreso de 1826 y la sublevación de Páez	16
g) La Constitución Boliviana	17
h) La Convención de Ocaña	18
i) La dictadura del Libertador y el atentado contra su vida	19
j) Las ideas monárquicas, el Congreso Admirable y la disgregación de la República	20
2.- Consecuencias de la unión a la República de Colombia.....	21
a) El acta de independencia y la actitud anexionista	21
b) Medidas proteccionistas de Colombia en Panamá	25
c) La Junta Consultiva y la primera fase de la administración de Carreño	26
ch) Complacencia de los istmeños ante el Gobierno Central	29
d) Panamá como punto de tránsito de tropas y municiones de guerra hacia el Pacífico sudamericano	30
e) Reivindicaciones y descontento de los panameños ante Bogotá	33
Bibliografía	35
CAPÍTULO II. PANAMÁ EN 1826: EL CONGRESO ANFICTIÓNIC Y LA CONSTITUCIÓN BOLIVIANA	37
1.- Los principales puertos de Panamá en vísperas del Congreso Anfictiónico	39
2.- El congreso Anfictiónico	43
a) Antecedentes	43
b) Decepción y logros del Congreso de Panamá	45
c) Los intereses extranjeros en el Congreso Anfictiónico	47
d) Aproximación a las causas del fracaso del Congreso	49
3.- Segunda fase de la administración de Carreño y la Constitución Boliviana en Panamá	51
a) El caso Bermúdez y la posible invasión al Istmo	51
b) Pugnas entre civiles y militares en Panamá	53
c) Reacción de los panameños ante la Constitución Boliviana y la dictadura de Bolívar	56
Bibliografía	63

CAPÍTULO III. LA REACCIÓN PANAMEÑA ANTE EL CENTRALISMO DE BOGOTÁ	65
1.- La nueva Granada hasta la administración de Pedro Alcántara Herrán	67
a) El gobierno de Mosquera y la dictadura del general Urdaneta	67
b) La creación de la Nueva Granada	68
c) La administración Santander	69
d) El Gobierno de José Ignacio de Márquez y la Guerra de los Supremos	71
e) Pedro Alcántara Herrán al frente de los destinos de la Nueva Granada	72
2.- El gobierno del Coronel Manuel Muñoz y la maduración de la conciencia istmeña	72
3.- Las fugaces administraciones de José de Fábrega, José Domingo de Espinar y José Sardá	75
4.- Separatismo y reintegración 1830 y 1831	78
5.- Anexionismo y reacción momentánea del Gobierno Central	83
6.- Trascendencia histórica del movimiento separatista de 1840	85
Bibliografía	87
CAPÍTULO IV. LA RUTA DE TRÁNSITO DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX.	89
1.- La situación política en la Nueva Granada	91
a) Lineamientos generales de las administraciones de los Generales Tomás Cipriano de Mosquera y José Hilario López	91
b) Un período tumultuoso: Obando, Melo y Mallarino	92
2.- Proyectos para la apertura de una vía interoceánica por Panamá	94
3.- La fiebre el oro en Panamá	97
4.- El Ferrocarril de Panamá	103
Bibliografía	107
CAPÍTULO V. EL EXPANSIONISMO FORÁNEO EN HISPANOAMÉRICA Y PANAMÁ	109
1.- El expansionismo extranjero y las pugnas por Centroamérica	111
a) La presencia inglesa en las costas centroamericanas	111
b) El expansionismo norteamericano	114
c) La rivalidad entre Gran Bretaña y Estados Unidos en el Caribe centroamericano	118
2.- La actividad comercial de los ingleses en el Istmo de Panamá	119
a) El contrabando	119
b) Tráfico con los indígenas y la fundación de Bocas del Toro	123
3.- La actitud inicial de Colombia hacia Inglaterra y los Estados Unidos	125
a) Los primeros compromisos y recelos diplomáticos	125
b) El «caso Russell»: un desafío a la soberanía de la Nueva Granada y a la Doctrina Monroe	126
4.- Hacia un equilibrio de fuerzas: los tratados Mallarino-Bidlack y Clayton Bulwer	128
Bibliografía	131

CAPÍTULO VI. EL ESTADO FEDERAL DE PANAMÁ	133
1.- El sistema federal de Colombia	135
a) La génesis del federalismo	135
b) La Constitución de Rionegro	137
c) Inestabilidad política y sublevaciones armadas	139
2.- Las aspiraciones federalistas en Panamá	142
a) Del acta del 28 de noviembre de 1821 a las propuestas del Estado del Istmo	142
b) Los planteamientos de Justo Arosemena	144
3.- El Estado Federal de Panamá: entre la anarquía y la neutralidad	150
Bibliografía	155
CAPÍTULO VII. EL INTERVENCIONISMO NORTEAMERICANO Y BRITÁNICO EN PANAMÁ	157
1.- Los efectos inmediatos del Tratado Mallarino-Bidlack	159
a) Las consecuencias de la «Fiebre del Oro»	159
b) «La Tajada de Sandía» y sus implicaciones en el devenir del Istmo	161
2.- El tránsito de tropas y armas norteamericanas por el Istmo	162
3.- El Estado Federal frente a la intromisión económica extranjera	169
a) Controversias en torno al Derecho de Toneladas y portes del correo interoceánico	171
4.- Aumento de la intervención norteamericana en Panamá	173
5.- Capitalismo e influencia británica en el Istmo de Panamá	178
a) Tumultos en Taboga y pago de indemnizaciones a los afectados	179
6.- La matanza de jamaíquinos en Culebra	180
Bibliografía	181
CAPÍTULO VIII. EL CANAL FRANCÉS EN PANAMÁ	183
1.- Las ciudades de Colón y Panamá durante la construcción del canal francés	185
2.- Antecedentes. La concesión Salgar-Wyse	190
3.- La formación de la Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá, los primeros sondeos y la actitud de Estados Unidos	192
4.- Los trabajos del Canal en Panamá	196
a) La infraestructura y la mano de obra	196
b) Las excavaciones	200
5.- El fracaso de la Compañía Universal	201
6.- La suspensión de los trabajos y la creación de la Nueva Compañía	203
7.- El escándalo de Panamá	206
Bibliografía	207
CAPÍTULO IX. LA GUERRA DE LOS MIL DÍAS EN PANAMÁ	209
1.- La Regeneración y la guerra en Colombia	211
a) Núñez y la Constitución centralista de 1886	211
b) La administración de Miguel Antonio Caro y las divisiones intestinas	212
c) La guerra del 99 en Colombia	214

2.- La Guerra en el Istmo	215
a) Los primeros levantamientos y el desembarco de Belisario Porras	215
b) Las guerrillas en Panamá	215
c) La expedición de Benjamín Herrera y el Tratado del Wisconsin	220
3.- La presencia extranjera durante la Guerra de los Mil Días	230
a) Ecuador, Nicaragua y Venezuela	230
b) Los Estados Unidos y la guerra	232
4.- Las consecuencias de la guerra en Panamá	238
a) Socio-económicas	238
b) Políticas	240
Bibliografía	242

CAPÍTULO X. ECONOMÍA, SOCIEDAD Y CULTURA EN EL PANAMÁ

DECIMONÓNICO

1.- La economía en la primera mitad del siglo XIX	247
a) La difícil situación en los primeros años	247
b) Planteamientos del Gobernador Argote en pro del desarrollo integral del país	248
c) La posición de los comerciantes ciudadanos	249
d) Algunas disposiciones de Bogotá para incrementar el comercio en el Istmo	250
e) Los puntos de vista de la Sociedad de Amigos del País	251
f) Las precarias condiciones del Camino de Cruces	252
g) El movimiento de mercancías de importación y exportación: el caso de la moneda	252
h) Las recomendaciones de Justo Arosemena	254
i) La ganadería y las observaciones de Le Moyne sobre el comercio	254
2.- Balance sobre la situación económica del Istmo en la segunda mitad del siglo XIX	255
a) Comercio y navegación: el predominio británico y estadounidense	256
b) Breves consideraciones sobre el comercio de cabotaje, la agricultura, la ganadería y las industrias	259
3.- Breves anotaciones sobre la sociedad panameña	262
4.- Las manifestaciones culturales en Panamá en el siglo XIX	266
a) La educación	266
b) Las letras y el periodismo	270
c) La arquitectura	272
d) La pintura y la música	274
Bibliografía	275

CAPÍTULO XI. LAS NEGOCIACIONES CANALERAS Y LA SEPARACIÓN DE 1903

1.- Evolución de la política canalera norteamericana	280
a) Los proyectos de Tratados con Colombia de 1869 y 1870	280
b) Pugnas en torno a las rutas de Panamá y Nicaragua	282

2.- Las negociaciones entre Estados Unidos y Colombia para un Tratado del Canal	285
a) Los toques de alarma de Carlos Martínez Silva y José Vicente Concha sobre la separación de Panamá de Colombia	285
b) El Tratado Herrán-Hay y los puntos de vista sobre su contenido e importancia	288
3.- La separación de Panamá de Colombia	293
4.- Ni leyenda negra ni leyenda blanca	296
Bibliografía	298

**Impreso en los Talleres Gráficos de:
LITHO EDITORIAL CHEN, S. A.
Edición: 1,500 Ejemplares
Panamá, R. de P.
Julio 1993.**

Patricia Pizzurno, historiadora panameña, nacida en Uruguay, se doctoró en Historia de América en la Universidad de Sevilla, dirige en la actualidad el Archivo Nacional de Panamá. Entre sus escritos se destacan:

**Harmodio Arias Madrid y la Universidad de Panamá/
Antecedentes hechos, consecuencias de la Guerra
de los Mil Días en el Istmo de Panamá/
Acerca de una desconocida sublevación militar
en la plaza de Panamá en 1766/
Las elecciones presidenciales en Panamá en 1912
y la supervisión norteamericana/
Harmodio Arias Madrid y las relaciones internacionales/
El Panamá Hispano (1501-1821).**

Es coautora junto con Celestino Andrés Araúz de la **Historia de Panamá** que mensualmente publica el diario **La Prensa** de Panamá.

Celestino Andrés Araúz, historiador panameño, se doctoró en Historia de América en la Universidad de Valladolid. Actualmente es Vicerrector de Investigación y Postgrado de la Universidad de Panamá. Entre sus numerosas investigaciones tanto nacionales como extranjeras, se destacan:

**La Independencia de Panamá en 1821: antecedentes,
balance y proyecciones/
La Historia de Panamá en sus textos (2 vols.), en colaboración/
El Contrabando holandés de el Caribe durante
la primera mitad del siglo XVIII. (2 vols.)/
Tabla Cronológica (De Hechos Históricos, Políticos,
Económicos, Culturales y Científicos) en colaboración/
Relaciones entre Panamá y los Estados Unidos (siglo XIX),
en colaboración/
El Panamá Hispano (1501-1821).**

Asimismo, en breve verá la luz su minuciosa y extensa investigación sobre **Panamá y sus relaciones internacionales**.

Es coautor junto con Patricia Pizzurno de la **Historia de Panamá** que mensualmente publica el diario **La Prensa** de Panamá.



GRUPO NACIONAL PRIBANCO
SOLIDEZ COMPROBADA