

privilegios, sin especialidades reconocidas, con todo el peso de las contribuciones, sistema aduanero, restrictivo, comercio vigilado, exacción y milicia, nada positivo se esperaba.

(...)

Los “godos” chiricanos no abandonaron su proyecto desestabilizador. La primera medida consistía en extender la revolución hacia el interior, especialmente a Veraguas el Departamento vecino. De Santiago cundían noticias de que rebeldes chiricanos a la mano de José de Obaldía habían librado cruento combate en cual pereció el patriota José Manuel Villamar y Orna, cuatro muertos y más de quince heridos.

(...)

en septiembre de 1868, desde Santiago de Veraguas, el Gobernador Ricardo Wiesner manifestaba su complacencia por el restablecimiento de la paz en todo el Estado: “... Como consecuencia de haberse sometido al gobierno proclamado el 5 de julio, todos los ciudadanos que se hallaban en armas en el Departamento de Chirique” (Archivo Nacional de Panamá. Cajón 869, Tomo 2,549).

(...)

El 23 de noviembre de 1868 retornaba a Panamá el Coronel Rafael Aispurú después de cumplida brillante hoja de servicios en Chirique y pacificado la región luego de las asonadas rebeldes de Nepomuceno Herrera, José A. De Obaldía, que no son los únicos ni últimos⁽¹⁴⁹⁾.

Como quiera que sin necesidad de salir siquiera de Ciudad de Panamá hemos hallados mucha documentación que da fuerza a las ideas plasmadas en esta investigación no exhaustiva, transcribimos otro pasaje de mucho interés;

Investigando las causas generales de la condición desgraciada de Colombia, el señor Victorino Lastarria, imparcial publicista chileno, emitía en un libro que se dio a la estampa en 1867, un largo concepto, que se reprodujo como verídico en El

Porvenir de Cartagena, el año de 1886, y del cual acogemos aquí este solo párrafo:

“... Añádase todavía la falta completa de nociones y hábitos de justicia y de moralidad en pueblos educados bajo un régimen en que la ley o la fuerza lo justifican todo, y tendremos una explicación de la rabia y crueldad con que se han perseguido los partidos, y de la facilidad con que han creído lícito todo medio de hostilidad, toda exclusión, todo ataque al derecho, aún los hombres que por su probidad personal no se permitirían en sus relaciones privadas actos semejantes. Esta falta de probidad política y aquella falta de respeto por las opiniones e intereses de los adversarios, son dos reminiscencias de la civilización española que han neutralizado las condiciones democráticas del Pueblo Colombiano y que han dado a sus conmociones un carácter atroz y una singular desmoralización que quita todo su valor a las instituciones y a las reformas”⁽¹⁵⁰⁾

Quedan en el ambiente aromas frustrantes que se irán acumulando para un final explosivo.

De cualquier manera, hay reflexiones que a veces se pasan por alto y llevan a formular inquietudes que se presentan como hipótesis revestidas de teoría, que luego será postuladas como leyes de una manera audaz y temeraria, o lo que es peor, *aceptadas ad pedem literam* como si fuera ciencia exacta. Siempre debe inducirnos el ánimo de investigar la historia de los sucesos como concatenación⁽¹⁵¹⁾ lógica de hechos demostrables bibliográficamente en primer, segundo o tercer nivel de fuentes de conocimiento.

Así deja oírse la voz de un renombrado jurista:

No obstante, que la creación del Estado Federal de Panamá fue considerada como la mejor fórmula para garantizar los derechos de los istmeños, no se eliminó con ello el malestar sentido desde 1830, por la desatención del gobierno central hacia los problemas locales y la penuria crónica. Por ello en diversas ocasiones los istmeños exteriorizaron sus deseos de independencia... (SIC)⁽¹⁵²⁾.

¹⁴⁹ Osorio O., Alberto, Opus Citatum, páginas 613-614

¹⁵⁰ CLARE Jr., Horacio: Opus Citatum, páginas 50 y 55: “La independencia del Istmo de Panamá...”.

¹⁵¹ Concatenación es palabra empleada para dar a entender que son “unos hechos detrás de otros, con orden, como una cadena de eslabones”. N. del A.

¹⁵² VÁSQUEZ, Juan M: Opus citatum, página 17.

Sin perder la óptica temática de este ensayo, no olvidemos mencionar testimonios sobre el estado de abandono en que los Estados Unidos de la Nueva Granada nos mantenían respecto de retribuciones por el pago de impuestos, aun durante el federalismo. Para ello nos basta citar lo siguiente:

Debo comenzar por exponer que, debido a la falta de escuelas y el atraso general en que estaba sumido el país en la época de mi nacimiento y mi niñez, mi educación adoleció de la falta de medios de instrucción; pero no obstante esta circunstancia, el interés de mi padre de dar sus hijos una instrucción superior a la que generalmente se adquiría en los pueblos del interior, obtuvo los servicios de Institutor foráneo, quien en una Escuela privada les transmitió conocimientos que en aquella época de oscuridad y atraso era sorprendente.⁽¹⁵³⁾

En todo caso, tiempos difíciles en Colombia representaban épocas malas y peor de difíciles para Panamá.

Pero debemos proseguir con la intención de esta obra, para lo cual las investigaciones nos llevan a un hecho digno de resaltar como antecedente de ansias libertarias por la inestabilidad política y su violencia paralela.

3. Los sucesos de 1885

Nuestros amables lectores sabrán disculpar la insistencia, pero consideramos que la rica e interesante historia panameña no ha sido correctamente develada a los estudiantes de todo nivel.

Incluso, el pueblo panameño, el verdadero gran público al que se dirigen estas obras investigativas, adolece en todo sentido de facilidades para obtener información verídica.

Por eso esta obra, que bajo ningún punto de vista intenta ser un libro de historia, ha tratado de incorporar elementos no tradicionales y desconocidos para que el estudiante y el lector

común sientan que detrás del 3 de noviembre de 1903 hay un pasado enorme en donde podemos descansar o tomar impulso con rumbo al futuro. Por ello hacemos énfasis en los intentos de separación.

Uno de estos, sea o no frustrado, pertenece al menos en su conclusión violenta al año 1885. Se origina en Colombia por un motivo tradicional: luego de las elecciones presidenciales de 1884 los contendientes discreparon hasta tal punto que desencadenaron una revuelta interna muy cercana al caos.

Y nos permitimos citar a un testigo presencial, a su vez mencionado por un autor estadounidense de ascendencia francesa, como nuestra garantía de objetividad en esta investigación:

Para ayudar a reprimir la revolución en otras partes de la República, el gobierno colombiano trasladó 500 soldados acantonados en Panamá vulnerable para la revolución, en un momento en que la Compañía del Canal estaba en intensa actividad. Miles de personas desesperadas y viciosas de América Central se habían reunido en Panamá, y la situación estaba cargada de grandes peligros para la vida y la propiedad. El gobernador, incapaz de proteger el ferrocarril, pidió ayuda a las fuerzas de los Estados Unidos para custodiarlo; al igual que a los depósitos de carga en Colón, donde estaban almacenando algunos envíos de efectivo. El 18 de enero las condiciones en Colón se tornaron amenazadoras.

(...)

Sin embargo, aprovechándose de la reducción de las fuerzas colombianas, Rafael Aizpurú organizó un grupo de hombres descontentos y criminales, y de manera temporal, ocupó la ciudad de Panamá; pero las tropas nacionales y la policía de Colón lograron expulsarlo del lugar.

(...)

Mientras tanto, los rebeldes reforzaban sus fuerzas y el 16 ocuparon Panamá y Colón. Obstaculizaron la operación del ferrocarril, tomaron a sus empleados

¹⁵³QUINZADA, General Ignacio: "Apuntamientos para la Historia de Panamá, 1868-1922", en Revista Lotería N° 114, página 62. Impresos Panamá, S.A., 1965.

prisioneros, cortaron la vía y el alambre telegráfico. Entonces el General Aizpurú amenazó al gobierno de Panamá y el Gobernador Pablo Arosemena se vio obligado a refugiarse en el U.M.S. Heroine anclado en Panamá.

(...)

Aprovechándose de la ausencia de las fuerzas nacionales y de la policía de Colón, Pedro Prestán, un mulato haitiano y líder de un grupo radical en Colombia, organizó una revuelta y tomó el control de la Ciudad. El 20 de marzo Arosemena renunció como Gobernador del Departamento de Panamá y el General Carlos A. Gónima, (...) asumió la jefatura de las funciones militares y civiles del Departamento.

(...)

En una lucha que se produjo el 1 de abril los rebeldes fueron derrotados, luego se retiraron a la ciudad y la incendiaron (...) Mientras tanto, en la ciudad de Panamá Aizpurú atacó el mismo día a las agotadas fuerzas federales (...) y se autonombró Gobernador de Panamá.

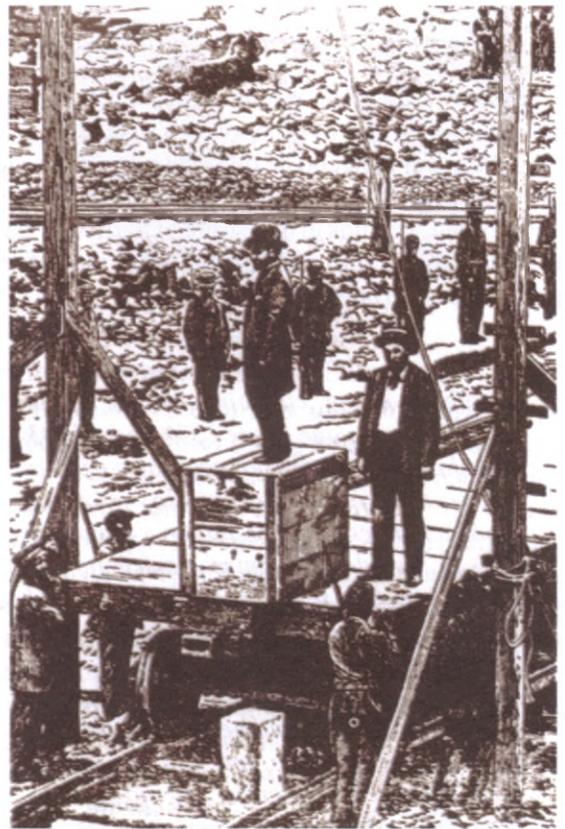
(...)

Después de la llegada de todos los destacamentos de las fuerzas expedicionarias, el Comandante de Brigada los distribuyó en los puntos estratégicos tales como Colón, Panamá y Matachín y donde fue posible el personal de los barcos regresó a sus puestos a bordo (...)

Antes que llegaran los colombianos, Aizpurú se esforzó por obtener su reconocimiento, alegando tener una fuerza adecuada para asegurar la protección de la vida y de la propiedad; pero los oficiales extranjeros desoyeron su invitación al Palacio de Gobierno; ofreció declarar a Panamá independiente si los Estados Unidos reconocían su gobierno, pero también fracasó en esto ⁽¹⁵⁴⁾. El subrayado es nuestro.

El mismo autor nos confirma en comentarios que ya se han expresado en páginas anteriores:

Esta revolución no fue un hecho aislado en la historia del Istmo; lejos de ello, fue una más en la larga serie de desórdenes que tan a menudo ponían en peligro los muchos intereses en un área que se había convertido en una gran ruta internacional de comercio. Colombia había demostrado reiteradamente y por largos años, su incapacidad para mantener el orden en Panamá. Por lo tanto no es de sorprender que el historiador Hubert Howe Bancroft, en 1887 escribiera con esa correcta perspicacia que poseía como conocedor de la materia, la predicción que a la luz de los sucesos demostró cuan vastos eran los antecedentes históricos de los hechos de 1903. (SIC). ⁽¹⁵⁵⁾.



Sucesos de 1885. Pedro Prestan es ahorcado en Colón

Llegamos a la etapa en que la poca bonanza que había tenido Panamá gracias a su status federal de

¹⁵⁴ Manuscrito del Teniente Coronel C.H. Metcalf, U.S.M., Estados Unidos, Departamento de la Marina, Cuerpos Navales. Citado por DUVAL hijo, Miles P.: Opus Citatum, páginas 149 a 155.

¹⁵⁵ DUVAL, hijo, Miles P.: Opus Citatum, página 155.

administración interna llega a su fin. Pero hay que anotar que desde entonces, emigrado de Cartagena de Indias, el doctor Manuel Amador Guerrero ya trabajaba para la Compañía Universal del Canal Interoceánico y que en su mente quedó bien registrado todo detalle de lo ocurrido:

Este mismo trágico suceso también impresionó la mente de otro hombre, un médico que trabajaba para la Compañía del Canal de Panamá, ¡quien se percató del principio que estaba en juego!: la intervención de las fuerzas norteamericanas y prohibición de la lucha a lo largo de las rutas del canal y del ferrocarril con el fin de evitar interferencias a la libertad de tránsito garantizada en el tratado de 1846⁽¹⁵⁶⁾.

Vemos aquí un punto crucial de lo que sabiamente fue aprovechado en causa propia en 1903. Pero por el hecho de que este juicio haya sido emitido por un estadounidense no tenga credibilidad, veamos el que sobre el particular hace un panameño al que se llegó a honrar más afuera que en su propio país:

El talento de Amador Guerrero se manifestó en el conocimiento de estas causas latentes que desde 1830 hasta 1903 empujaron a los istmeños en seis ocasiones diferentes a la autonomía o a la separación; en la apreciación certera de que el estado de ánimo existente en Panamá había revivido notablemente el sentimiento regionalista que debía ser base lógica de toda intentona nacionalista; en la determinación precisa y atinada de que había llegado el momento psicológico para encarar una vez por todas el problema trascendental de la emancipación; en el aprovechamiento sagaz de todos los factores que tendían a favorecer el movimiento y darle probabilidades razonables de éxito. Y a este talento, a esa perspicacia, a esa visual política, es justicia agregar el coraje, la firmeza y la

energía con que Manuel Amador Guerrero encabezó, dirigió y consumó el movimiento separatista mediante el cual nació la República de Panamá a la vida de las naciones independientes⁽¹⁵⁷⁾.

Las líneas anteriores nos permiten continuar hacia el siguiente punto de este ensayo, no menos interesante que los precedentes, y los que restan por ser estudiados para así arribar al comienzo de nuestra total autonomía federal.

III. El Ferrocarril de Panamá (el tercer canal seco)

Cuando el 24 de enero de 1848 James W. Marshall descubre oro en Oregon y California se produce a continuación la llamada Fiebre del Oro, también llamada “Gold Fever” y “Gold rush”. Enterados los estadounidenses de la existencia de los yacimientos auríferos se inicia la primera oleada de extranjeros en Panamá, pues para obtener el preciado mineral debían atravesar su país en plena formación, del cual su parte central era desconocida y casi salvaje, por lo cual se consideraba casi un suicidio llegar al Pacífico desde el Atlántico.

Pero estadounidenses emprendedores que sabían de la primera ruta transcontinental y transoceánica de América, ubicada en el Camino Real y el Camino de Cruces entre Portobelo en el Caribe y Panamá en el Pacífico, lugares civilizados y cercanos a Estados Unidos, prefirieron esta ruta a tener que rodear el Cabo de Hornos, que era la otra alternativa.



Pepitas de Oro en bruto

¹⁵⁶ BANCROFT, Hubert H.: “History of the Pacific States of North America” II, 558. Citado por DUVAL hijo, Miles.: Opus citatum, páginas 154-155.

¹⁵⁷ ALFARO, Ricardo J.: “Manuel Amador Guerrero”, Bulletin of the Pan American Union, July 1933, LXVII, 538. Citado por DUVAL hijo, Miles p.: Opus Citatum, página 166.

Apectos de la vida de James W. Marshall, quien descubrió oro en la prpiedad de sutters



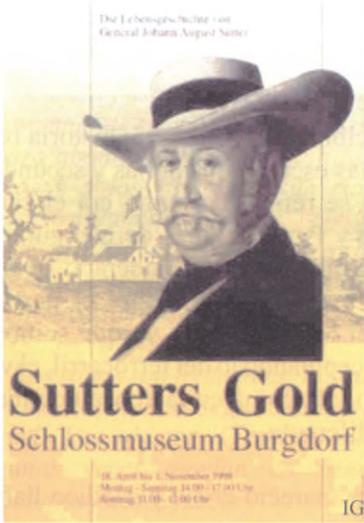
IG



James W Marshall



IG



IG

Así fue como un grupo de civiles y políticos negociaron y obtuvieron de Colombia la concesión de estudiar, construir, mantener y hasta defender un ferrocarril a través del istmo central a cambio de un lucrativo alquiler anual. La obra se inicia en 1850 y, pese a avanzar lentamente con una alta mortalidad, los usuarios comienzan a utilizarlo pagando precios escandalosos de 25 pesos de oro más la carga. Incluso, se tuvo que crear una ciudad terminal en el lado Caribe, Aspinwall, a la que casi de inmediato se le llamó Colón.

Debemos agregar algunos datos curiosos del ferrocarril: Al haber costado 8 millones de dólares y medir sólo 100 kilómetros, significaba que el costo de construcción por kilómetro era de 80.000 dólares, lo que lo convertía en el ferrocarril más costoso de la época. En 1913 se considera que manejaba el tráfico más pesado por milla en todo el mundo, pagando 295 dólares por cada acción, llegando a considerarse las más codiciadas en la bolsa de valores de New York.



IG

willian spinwall



IG

John L Stephens



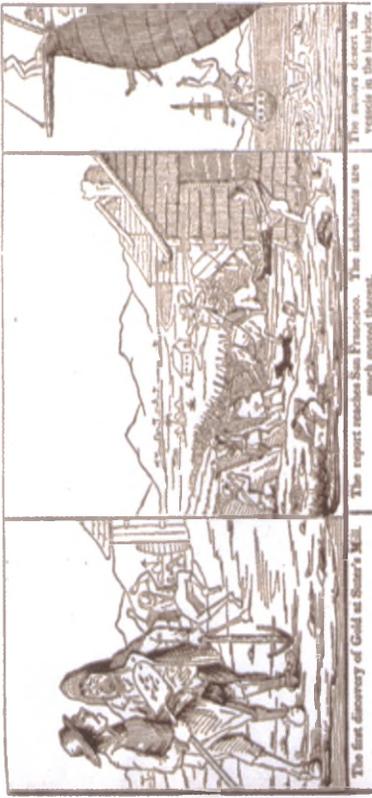
IG

Henry Chauncey



IG

Van Derbilt



The first discovery of gold at Sutter's Mill. The report reaches San Francisco. The inhabitants are much moved thereat. The sailors desert the vessel in the harbor.



The news reaches New York. And creates an excitement. Jonathan Stimpert, of New York, will leave his pen, and resolve to go to California. Having taken leave of his friends, he goes to San Francisco, as the report is a matter of the day.

Ilustración humorística de los efectos de la fiebre del oro

Manteniendo el precio de 25 dólares de oro por pasajero, nuestro ferrocarril también se convirtió en el más costoso por kilómetro viajado (0.25 centavos de dólar de oro). Fuera de lo anterior, este corto medio de transporte necesitaba 170 puentes de más de 4 metros de largo y 134 de menor dimensión⁽¹⁵⁸⁾.

Posiblemente hubo cerca de 12.000 muertes en su construcción o tal vez más con toda probabilidad. La compañía decidió poner en salmuera muchos cadáveres que fueron vendidos a escuelas de medicina y curioso es saber que los rieles del ferrocarril eran huecos, con un ancho en la vía que se mantuvo hasta hace unos años en 5 pies.

Cuando recibimos las clases de historia básica de Panamá en las escuelas primarias y secundarias del país nunca se refieren a cómo era el camino entre el Caribe y Panamá antes de inaugurarse el ferrocarril. Por ello hemos considerado oportuno transcribir las memorias que sobre el particular elaboró Manuel María Lisboa, ya que somos del parecer que, exceptuando lo del ferrocarril, el viajar entre Portobelo y Panamá en la época colonial no debió ser muy diferente.

Primero, lo que apareció en un periódico llamado *El Panameño*:

Es general la queja de los habitantes y de los jornaleros, por la disminución que se observa en el número de pasajeros y en el movimiento mercantil. Varias casas y establecimientos están cerrados por falta de moradores. ¿Cuáles son las causas de esta decadencia? Muchas y muy conocidas.

La Compañía de San Juan, del norte de Nicaragua, se compromete a transportar el pasajero, desde Nueva York a California, por una cantidad fija, que comprende también el transporte del equipaje. La Compañía de Panamá no ofrece esta cómoda y útil ventaja. Los gastos por San Juan son moderados, por Panamá son muy elevados.

Por San Juan encuentra el viajero seguridad; en Panamá está entregado al saqueo de los ladrones, a la avara y desenfrenada codicia de los hospederos, a la insolencia de los negros

¹⁵⁸ Hay abundante y exótica documentación al respecto en la Panama Canal Review, sitios Web relacionados al Ferrocarril de Panamá y también los sitios de evolución de los ferrocarriles del mundo. Por supuesto, en obras como de Cádiz a Catay, El Cruce entre Dos Mares y La Tierra Dividida hay otros materiales consultables.

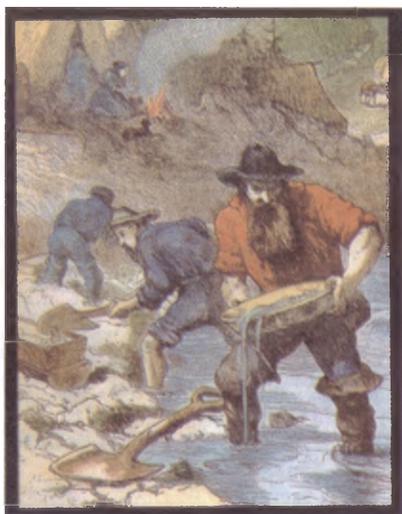
mulatos y arrieros, y a la indolencia de las autoridades. Al viajero se le saquea en los muelles de Colón, en las posadas, en el camino de hierro, en Barbacoas, en el río Chagres, en La Gorgona y en los muelles de Panamá.

Por una taza de café exigen por favor cuatro mil reis; un dentista pide ciento veinte mil reis por limpiar los dientes o por sacar una muela; un médico cobra trescientos mil reis para ayudar, durante cuatro días a matar un paciente; y es preciso pagar en oro americano, por sufrir el cliente las pérdidas en el cambio. Nada de esto pasa en Nicaragua.

De cada pasajero que pisa Panamá se exigen cuatro mil reis en concepto de una protección nula y para abandonarlo expuesto a la rapacidad de tantos y a los rigores de un camino infernal, martirio de hombre y bestias. En el río Chagres los negros han degollado familias enteras de americanos y cometido muchos asesinatos.

Los robos son frecuentes, los ladrones pasean por las calles con seguridad o se fugan de la cárcel. Los objetos de valor que se recobran algunas veces quedan en beneficio de los mandones y de los jueces (¹⁵⁹).

También de 1852 vamos a transcribir lo que un colombiano decía de Panamá al gobierno central en Bogotá.



Recolectores durante la fiebre del oro

Salvador Camacho Roldán escribe que *no encontró en ella ni alumbrado, ni agua potable, ni cloacas, ni desagües, ni una escuela pública, ni paseo ni jardines. Las calles casi destruidas, llenas de hoyos, y un solo pequeño hospital y eso porque tal institución se sostenía “mediante las pequeñas contribuciones voluntarias de los extranjeros”.*

Y en su abono agregan diarios locales que aún en la Capital sólo había dos vehículos de rueda, ya que no existían calles en condiciones de ser transitadas por carruajes y que “en las afueras sólo existía un pedazo de camino de apenas una milla de largo que podía ser recorrido en carretas”. En cuanto a la comunicación entre la capital y los cantones que formaban la Provincia de Panamá, no había caminos “sino trochas para mulas”. Y todo pese al impuesto de dos dólares americanos por persona que atravesara el Istmo (¹⁶⁰).

Ese mismo año se concretó un viejo anhelo istmeño: Justo Arosemena logró la aprobación para crear el Estado Soberano de Panamá dentro del régimen del federalismo.



Justo Arosemena autor del estado soberano de Panamá

Es de rigor dejar constancia que dada la inoperancia de las fuerzas armadas y policiales de Colombia y de Panamá hubo grupos de estadounidenses que se organizaron para cuidar el camino hasta que el ferrocarril estuviera concluido.

¹⁵⁹ LISBOA, Manuel María: “El istmo de Panamá en 1853”, en Revista Lotería, 72 de 1962. Rescatado por Juan Antonio Susto.

¹⁶⁰ MELÉNDEZ, María J. De Op. Cit.

Uno de ellos es Randolph Runnels quien fuera un Texas Ranger, quien con cerca de 40 hombres custodiaban a los pasajeros y escarmentaban drásticamente a quienes sorprendieran cometiendo atracos a los extranjeros (161).

Sin temor pensamos que los antecedentes de protección de pasos de viajeros e incluso de ferrocarriles, tan famosos en las películas del oeste estadounidense, bien podrían haberse gestado aquí, en nuestro terruño.

<p>ARRIVAL LIST.</p> <p>Arrivals. Ipswich, Gen. W. Kelham, Comd. from San Francisco, in 41 days, with assortment of Frets. Ship Oregon, R. H. Pearson, comd. from San Francisco, with 154 passengers, 50 dollars to E. Flint, agent, P. M. Ship Northern, H. Randall, comd. from San Francisco, with 151 passengers, 75 dollars to E. Flint, agent, P. M. Ship, P. David, Captain, 22 days from San Francisco, with passengers to Captain. Ship, Jose Quenda, 9 days from Mexico to M. M. Arrowsmith. Ship, R. Joy, Commander, 10 days from San Francisco, with 600 dollars to the agent of the company. Ship, Vicente, S. Bolanos, Captain, 22 days from San Francisco, with provisions for Gorgona & San Francisco. Ship, Combert, Captain, 22 days from San Francisco, with general cargo to H. Arribas. Ship, St. Daphne, 18 guns, E. G. Van, 31 days from San Blas, with 400 dollars to the agent of the company. Ship, Esther Francis, Capt. Cozzini, 12 days from San Francisco, with 800 dollars to H. G. Ely.</p>	<p>PANAMA RAILROAD, For ASPINWALL, (Navy Bay.)</p>  <p>A TRAIN OF CARS WILL leave "BOHIO SOLDADO," DAILY, on and after Monday, March 15, at 4 o'clock, P. M. Passengers leaving Gorgona in the morning, will reach Aspinwall the same day. The United States Steamers will, in future, come into Navy Bay, to land and receive Passengers, the U. S. Mails and Specie. Passengers will land and embark at Aspinwall from the Company's Wharf free of charge. Fare on the Railroad from Bohio Soldado to Aspinwall is fixed at the low rate of \$2 (Two Dollars.) Passengers from the United States leave Aspinwall at half past six o'clock, A. M., and arrive at Gorgona same day. For further information inquire at the Railroad Office in Gorgona. CHARLES H. GREEN, Agent. Aspinwall, March 12, 1852. [mar23-1m] The "Echo," "Star," and "El Panameño," of this city; and the "Herald" and "Alta," of San Francisco, will please publish the above one month, and send bills to this office.</p>	<p>OFFICE OF THE LADY GOUG FOR SAN FRANCISCO Main Street, opposite House. [mar12-1f] CAMPBELL, For SAN FRANCISCO THE All coppered and coppered ship LADY GOUG 1500 Tons Burtl To sail on or about FRIDAY, MARCH This vessel is well ventilated carry more passengers than the between decks run from end to end and the dimensions are 150 feet broad. The Provisions will be of the best and Water will be supplied till the end of the voyage. Apply to CAMPBELL, [mar12] Opposite the</p>
<p>NOTARY CARD. BOARD SHIP RUSSELL, 1852, MARCH, 21, 1852. unfavorable to the condition, and censuring Luis Runnels, (unjustly as the undersigned has had a full examination of the condition and number of passengers on board, and therefore, that the ship is in the opinion of the undersigned, owner of said</p>	<p>United States Mail Steamship Company.</p> <p>NOTICE TO THE</p>	<p>FOR SAN FRANCISCO THE New Splendid Clipper American Packet Ship VALPARAISO 2000 Tons Burtl Captain G. W. KELHAM IMMEDIATE DEPARTURE for the above Port. This Vessel is one of the first</p>

Primer anuncio del Ferrocarril de Panamá, en The PANAMÁ Herald de 23 de marzo de 1852

El desempleo, la quiebra de negocios y la falta de comercio se enseñoreaban en todo el territorio.

Con distinto tono literario o investigativo los párrafos que anteceden han sido extractados doctamente de las diversas obras que hablan sobre la historia del Canal de Panamá, escritas por panameños y extranjeros, por lo cual ninguna cita los textos a pie de página pero sí se mencionan en la bibliografía.

La fiebre del oro no solo se sintió en Panamá, ya que una competencia establecida y considerable pesaba del lado de Nicaragua no sólo antes que se construyera el Ferrocarril de Panamá sino también durante su mayor época de apogeo hasta 1869. Por ello, de un sitio web nicaragüense ⁽¹⁶²⁾ nos hemos tomado la libertad de extraer este cuadro que aparece en una publicación de la primera mitad del Siglo XX ⁽¹⁶³⁾.

Sólo conociendo este aspecto inédito en nuestra historiografía comprenderemos por qué también Nicaragua era la competencia frente a la ruta de Panamá cuando en Estados Unidos se discutía en qué sitio sería mejor construir un canal.

Como dato curioso, el 20 de septiembre de 1878 Panamá inicia la emisión de sus propios timbres postales y desde entonces al año 2003 se ajustarán 125 años de cultura filatélica en Panamá.

Es bueno indicar que con aquella emisión, dado que su diseño central era un mapa del Istmo, en el mundo de las estampillas se inaugura la temática sobre mapas ⁽¹⁶⁴⁾.

Es bueno observar la diferencia de tiempo entre arribo criollo y foráneo, ya que brinda luces para comprender la mentalidad de la población del área metropolitana de tránsito transcontinental y transoceánico, distinta de la del interior. También es bueno tener referencias de todas las épocas y lugares para volver cosmopolita un escrito destinado casi completamente al consumo local. Por ello, insertamos este pequeño artículo aparecido en Inglaterra el 18 de mayo del año 2000:



Texas Ranger Randolph Brunnells

Este período concluye por causas predecibles poco después de 1867, cuando Estados Unidos concluye finalmente su propio ferrocarril transcontinental, ocasionando que el Istmo sesumiera en un estado de postración peor que el vivido entre 1821 y 1850.



Problemas cruzando Istmo

¹⁶² <http://www.manfut.org/cronologia/goldrush.html>

¹⁶³ The Panama Route 1848 - 1869 por John H. Kemble (Berkeley Los Angeles: The University of California Press, 1943).

¹⁶⁴ BERRÍO-LEMM, Vladimir: "Introducción a la Filatelia", en Revista Lotería N° 393 de 1993, páginas 77-89.

Joya de la edad del vapor emerge de un pantano de Panamá

Por January McGirk, corresponsal para América Latina .

Más de un siglo después que una firma francesa se arruinara al intentar excavar un canal que ligara el Océano Atlántico al Pacífico, Panamá ha podido recuperar parte de su herencia francesa del fondo de un lago.



Carro de carga ensamblado

Locomotoras y 15 vagones fueron levantados por los equipos de salvamento a la superficie del lago Gatún esta semana, y allí hay otras docenas de vagones, inmóviles en el fondo.

Han estado debajo del agua desde que los trabajadores americanos inundaron la vía ferroviaria abandonada en 1910 para formar un reservorio para su sistema de esclusas.

Ricardo Martinelli, el ministro para los asuntos del canal dijo: “esto es una verdadera joya del tesoro”. Los Estados Unidos abandonaron el control del canal el pasado mes de diciembre, y el señor Martinelli dijo: “pienso que cada panameño tiene el derecho de familiarizarse con la herencia dejada por los franceses”.

Los buzos habían estado estudiando el tren hundido, que se disimula en las algas, por meses. El vagón giratorio es uno de los pocos artefactos del proyecto francés de 20 años, abandonado, que será limpiado y elevarlo para poder exhibirlo. Se considera que por lo menos otras dos locomotoras de vapor se hallan sumergidas.

La malaria y la fiebre amarilla mataron a 22.000 trabajadores que intentaron excavar un canal al nivel del mar, similar al de Suez, a través de los pantanos tropicales del Istmo de Panamá. Uno de los que probablemente menos trabajó fue el pintor Paul Gauguin, todavía en sus 30, que tomó su pala en 1886 y 1887 para escapar de su vida doméstica en Francia y para ganar, eventualmente, su pasaje a Tahití.

Los franceses terminaron cerca de 20 millas de canal, movilizando 58 millones de metros cúbicos de tierra, antes de abandonar el proyecto en 1893.

Los tres trenes abandonados habían operado la línea de Peñas Blancas y acarreado los trabajadores y el equipo. Colombia concedió a Francia una concesión para construir un canal a través de su provincia de Panamá en 1835, pero no sin con el entusiasmo aventurero de Lucien Napoleon Bonaparte Wyse que consiguieron balancear el proyecto.

Panamá se convirtió en un centro lucrativo de tránsito durante las acometidas del oro de California de 1849 y muchos pioneros supuestamente murieron en “el camino al infierno” antes de que los hombres de negocios de New York financiaran un ferrocarril para ligar las dos costas en 1855.

Wyse vendió todos sus derechos a Ferdinand de Lesseps, que construyó el canal de Suez. Los ingenieros franceses diseñaron un canal que no necesitaría ningún mecanismo de esclusas, pero fue contaminado por los políticos codiciosos que ordeñaron fondos de la compañía y por los enfermedades tropicales omnipresentes.

Los americanos asumieron el control en 1904, después de que sus militares ayudaran a Panamá a ganar su independencia de Colombia. William Crawford Gorgas, el doctor que controló las epidemias transmitidas por los mosquitos obtuvo tanto crédito por el éxito de los esfuerzos de los Estados Unidos como su partidario más grande en ese entonces, el Presidente Theodore Roosevelt.

(¹⁶⁵)

¹⁶⁵ UK Independent newspaper on May 18th 2000. Traducido directamente por traductor de internet, y afinado por el autor.

	NY-SF New York- San Francisco	NY-SF New York- San Francisco	NY-SF New York- San Francisco	NY-SF New York- San Francisco	
Año	Vía Panamá	Vía Nicaragua	Vía Panamá	Vía Nicaragua	
1848	335				
1849	4624		1629		
1850	11229		7770		
1851	15464	1305	14189	3666	
1852	21263	10857	11845	6552	
1853	17014	11595	10232	12362	
1854	18445	13128	10808	10461	
1855	15412	12397	10397	8615	
1856	18090	6092	12245	7270	
1857	13343	1443	11627	1555	
1858	29596		8030		
1859	23567		17682		
1860	16257		11213		
1861	17765		6671		
1862	17328	562	5959	538	
1863	15237	2531	8470	2225	
1864	20643	1145	12671	5948	
1865	13150	5646	16506	7589	
1866	22889	5312	12450	5689	
1867	20540	7762	10355	484	
1868	38680	1713	18243		
1869	12744		4724		
Totales Aprox.	383,615	81,488	223,716	75,079	465,103/ 298,795

Comparación que demuestra la competencia de la ruta de Nicaragua respecto del ferrocarril de Panamá

Noticia publicada en el periódico "The Panama Herald" de 19 de abril de 1853

Interesante descubrimiento en Panamá Viejo de monedas romanas de cerca de 1600 años de antigüedad

"Recordarán que en el Daily Echo de marzo 9, un breve párrafo anunció el descubrimiento de un recipiente de losa con monedas de cobre en Panamá Viejo. Ayer el Dr. Authenreith de esta ciudad, y bajo cuya posesión se encuentran nos permitió realizar una minuciosa inspección de estas reliquias.

Sin pretender ser un numismatólogo, si estamos en condición de leer e interpretar las inscripciones y es evidente que todas son de origen romano. Muchas de ellas conservan bastante legible los nombres de Maximinus, Dioclesiano y Constantino. Debi-

do a esto tenemos una pista para saber sus fechas. No podemos determinar de cual Maximinus se trata, debido a que hubieron muchos Emperadores de ese nombre en los siglos tercero y cuarto. Por estar asociado con las monedas de Dioclesiano, es posible que sea el que gobernó junto con el Emperador entre los años 284 y 305 A.D. A Dioclesiano se le recuerda por haber sido de los más violentos perseguidores de los primeros cristianos. Constantino es grandioso por haber sido proclamado Emperador en York en 306, por las Legiones Romanas en Bretaña. Si bien este título no le había sido confirmado se le recono-

ció completa autoridad sobre Gaul, España y Bretaña. Después de haber derrotado a los otros aspirantes al trono, llegó a ser Emperador único del Imperio Romano. En el año de 323 se convirtió al cristianismo y trasladó la sede del gobierno de Roma a Constantinopla.

Las monedas de estos tres Emperadores son bien cotizadas por los anticuarios en Europa y constantemente se encuentran en los viejos sitios romanos y algunas veces en cantidades considerables.

La pregunta más interesante es cómo llegaron a Panamá Viejo? Qui-

zás algún aventurero de España las trajo consigo o algún viejo anticuario las trajo del viejo mundo al nuevo mundo. Habían caído en las manos de los bucaneros quienes viendo que no eran de oro, ni plata las botaron? O el propietario las escondió en la tierra? Estas interrogantes, tememos permanecerán para siempre sin respuesta.

Estas, creemos son las primeras monedas romanas descubiertas en el Continente Americano, y como tal y por el lugar donde fueron encontradas, tendrán, sin lugar a dudas, mucho interés en los ojos de aquellos curiosos en esta materia. □

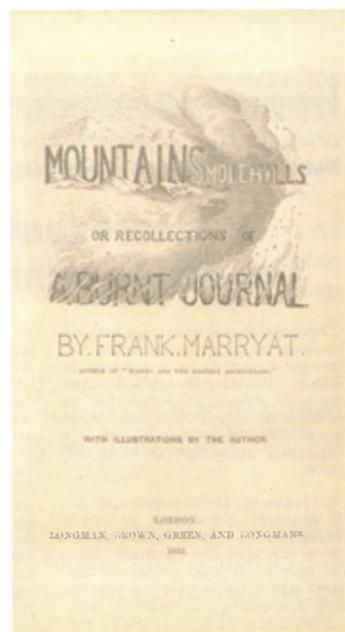
Lo que se leía en 1853 en Panamá, rescatado por "Epocas" segunda era.

Conocer lo que ocurrió, sobre todo cuando son cosas que no pertenecen a nuestra época y, mucho menos, de conocimiento universal, ocasiona que entremos en una máquina del tiempo intelectual. Vamos a vivir un momento de la travesía transcontinental a través de este artículo, casi reportaje biográfico y diario de viaje de Frank Marryat, en mayo de 1852, cuando el ferrocarril apenas estaba construyéndose. ⁽¹⁶⁶⁾

Mountains and molehills; or, Recollections of a burnt journal; A Gold Train

The bargaining for mules in Gorgona was in every respect similar to the canoe transaction at Chagres; and after passing a day in the sun, and accomplishing in the evening what might, but for the vacillation of the natives, have been done at once, we started for Panama in company with the baggage, Barnes walking from choice with the dogs. With Our mules in a string we plunged at once into a narrow, rocky path in the forest, where palm-trees and creepers shut the light out overhead--splashing through gurgling, muddy streams, that concealed loose and treacherous stones--stumbling over fallen trees that lay across our road--burying ourselves to the mules' girths in filthy swamps, where on either side dead and putrid mules were lying--amidst lightning, thunder, and incessant rain, we went at a foot-pace on the road to Panama. The thunder-storm changed the twilight of our covered path to darkness, and one of my mules missing his footing on the red, greasy clay, falls down under his heavy load. When he gets up he has to be unpacked, amidst the curses of the muleteer, and packed again, and thus losing half an hour in the pelting storm, file after file passes us, until, ready once more to start, we find ourselves the last upon the road. At Gorgona a flaming advertisement had informed us that half way on the road to Panama the "Washington Hotel" would accommodate travelers with "forty beds." Anxious to secure a resting-place for my own party, I left the luggage-train under the charge of Barnes, and pressed forward on the bridle-road. At nightfall I reached the "Washington Hotel," a log hut perched on the top of a partially-cleared hill; an immense amount of fluttering calico proclaimed that meals could be procured, but a glance at the interior was sufficient to destroy all appetite. Round it, and stretching for yards, there were mules, drivers, and passengers, clustered and clamorous as bees without a hive. To my surprise the crowd consisted for the most part of homeward-bound Californians--emigrants from the land of promise, who had two days before arrived at Panama in a steamer. Some were returning rich in gold dust and scales, but the greater part were far poorer than when first they started to realize their golden dreams.

And these latter were as drunken and as reckless a set of villains as one could see any where. Stamped with vice and intemperance, without baggage or money, they were fit for robbery and murder to any extent; many of them, I doubt not, were used to it, and had found it convenient to leave a country where Judge Lynch strings up such fellows rather quicker than they like sometimes. They foretold with a savage joy the miseries and disappointment that awaited all who landed there, forgetting that there traveled on the same road with them those who had in a very short space of time secured to themselves a competency by the exercise of industry, patience, and temperance. The Yankee owner of the Washington was "realizing some," judging from the prices he charged, and that every eatable had been consumed long before my arrival. The "forty beds," respecting which we had met so many advertisements on the road, consisted of frames of wood five feet long, over which were simply stretched pieces of much-soiled canvas--they were in three tiers, and altogether occupied about the same space as would two four-posters: they were all occupied.



Libro de Frank Marryat

¹⁶⁶ <http://www.trainweb.org/panama/goldtrain.html>

Wet with the thunder-storm, I took up my station; on a dead tree near the door; and as night closed in and the moon rose, awaited the arrival of my man and dogs with impatience.

Hours passed, and I felt convinced at last that fatigue had compelled Barnes to pass the night at a rancheria I had seen a few miles back. Rising to stretch my limbs, I became instantly aware of a succession of sharp stings in every part of my body; these became aggravated as I stamped and shook myself. In sitting on the dead tree, I had invaded the territory of a nest of ants of enormous size --larger than earwigs; they bit hard, and had sufficiently punished my intrusion before I managed to get rid of them. During the night file upon file of mules arrived from Panama. These were unloaded and turned adrift to seek their supper where they could; and travelers, muleteers, and luggage were spread in every direction round a large fire that had been lit in the early part of the evening.

Deserting my inhospitable tree, I found myself comfortable enough among a heap of pack-saddles, buried in which I slept till morning. With the first streak of day every thing was moving; luggage was replaced on kicking mules; the sallow, wayworn, unwashed tenants of the "Washington," with what baggage they had on their backs, started for Gorgona on foot.

The morning oath came out fresh and racy from the lips of these disappointed gentlemen; nor could the bright and glorious sun reflect any beauty from their sunken, bloodshot eyes; when they disappeared in the winding road leading to Gorgona, it was quite a comfort to me to reflect that we were not about to honor the same country with our presence. In less than an hour I found myself alone at the half-way house; the crowd had dispersed on either road, but as yet my baggage had not arrived. When it did come up at last we were all very hungry; but as there was nothing left eatable at the "Washington," we started for Panama without breaking our fast.

Through a tortuous path, which had been burrowed through the forest, we stumbled on at the rate of a mile and a half an hour; at times the space between the rocks on either side is too narrow to allow the mules to pass;



CF/NB-L

Ejemplar de un sobre del primer día de emisión de la oficina postal del Canal conmemorando el Centenario del ferrocarril



Sobre del primer día de emisión privado, aludiendo al Centenario de la Fiebre del Oro

in these instances all our efforts are directed to the mule that is jammed heaven knows how we get her clear--several shouts, some kicking, a plunge or two, a crash, and, the mule being free, proceeds on her path, while you stop to pick up the lid of your trunk, which has been ground off against the rock, as also the few trifles that tumble out from time to time in consequence. And shortly afterward we meet more travelers homeward bound, some on foot, with a stout buckthorn stick and bundle, and others on mules, with shouldered rifles. Each one, as I passed, asked me what state I was from, and if I came in the "Cherokee" steamer. I had been questioned so much after this manner at the "Washington," that I began to think that to belong to a state and to arrive in the "Cherokee" would save me much trouble in answering questions, for my reply in the negative invariably led to the direct query of Where did I come from? So along the road I surrendered myself invariably as a "Cherokee" passenger, and a native of Virginia, and was allowed to pass on in peace. At last the country becomes more open, huts appear occasionally, and the worst part of the journey is well over. Still the human tide flows on to Gorgona, for another California steamer has arrived at Panama; and now we meet some California patients carried in hammocks slung upon men's shoulders, traveling painfully toward a home that some of them will not live to see. Trains of unladen mules are going down to meet the emigration, some with cargoes of provisions for the Washington Hotel perhaps.

Pass on filth, squalor, and poverty, and make way as you should for wealth, for here, with tinkling bells and gay caparisons, comes a train, of mules laden with gold--pure gold from Peru; as each mule

bears his massive bars uncovered, glittering beneath the cordage which secures them to the saddle, you can touch the metal as they pass. Twenty of these file by as we draw on one side, and after them, guarding so much wealth, are half a dozen armed natives with rusty muskets slung lazily on their backs; but behind them, on an ambling jennet, is a well "got up" Don, with muslin shirt and polished jack-boots, richly-mounted pistols in his holsters, and massive silver spurs on his heels, smoking his cigarette with as much pomposity as if the gold belonged to him, and he had plenty more at home.



Emisión postal conmemorando el 125 años del ferrocarril



Midiendo en la jungla para el Ferrocarril

This gentleman, however, is in reality a clerk in an English house at Panama, and when he returns to that city, after shipping the gold on board the English steamer, and getting a receipt, he will change this picturesque costume for a plaid shooting-coat and continuations, and be a Don no longer. As the gold train passed, I thought, in contrast to its insecurity, of the villains I had parted from in the morning, all of whom were armed. Then followed a train much larger than the first, and just as little guarded, carrying silver. For years these specie trains have traveled in this unguarded state unmolested, not from the primitive honesty of the natives, for a greater set of villains never existed, but from the simple difficulty of turning a BAR

of gold to any account when once it has been taken into the jungle. Since the time of which I am writing many attempts have been made to rob the gold trains, but, when pursuit has been active, the bars have invariably been discovered in the jungle a short distance from the scene of the robbery...

THE weather being fine, the roads were in tolerable order when we arrived at Panama; we made light, therefore, of the journey, and, having arrived at Gorgona, we dismounted from our mules, and, taking boats, went swiftly down the rapid river, landing at the village of Barbacoas, to which point the railway was now completed.

The station-house consisted of a large shed, in which hundreds of fowls and thousands of eggs were being cooked, eaten, and paid for with astonishing rapidity. I observed, among other things, that the coffee was just as weak and scalding hot at Barbacoas, as at Wolverhampton, or any other refreshment station.

There was no time-table here at this period; but the line had this advantage over most others, that the train started at the time specified by the authorities; for they waited until it suited them, and then gave the order to "let her slide."

On this eventful day, however, we had not "slid" above two miles when the train stopped. Returning Californians are of a vivacious temperament generally, and are seldom at their ease when sitting down inactive; therefore, the instant the train stopped, every man jumped out to see what was the matter.

The cause was soon apparent; we were ascending an inclined plane, and the little engine - which, Hercules by name, was not Hercules by nature - had declined to proceed any further. In vain the sooty stoker emptied his oil-can into the fire to induce, if possible, more steam; the little engine, as it ineffectually tried a fresh start, looked piteous, and seemed to say,



Camellos para carga empleados antes de concluir el Ferrocarril



Vagoncillo de manivela 1854



Ferrocarril en selva

“How can you expect a little chap like me to pull nine hundred of these big fellows up a hill like this? Let 'em get out and shove me over.”

This argument seemed to strike the conductor, for, without further preface, he said, “Now, lads, heave together,” and at once we all set our shoulders to the concern, and got more speed out of it than “Hercules” had done from the start. There was but one line of rails laid down, and, although the authorities were not particular with regard to the time of starting, we had the comfort of knowing that a collision with the other train could not be very serious. I wonder what we should have done had we been met by an up-train; one of us would have had to retire, for “Hercules” could not have taken us back, and it was not likely we were going to shove ourselves back to Barbacoas.

The scene would have been splendid, for like the two goats that met on the narrow bridge, one train would have tried to force the other back, and in this contest of personal strength I think the nine hundred returning Californians would most probably have won the day, and entered Aspinwall in triumph.

Having reached the top of the hill, we all got in, and Hercules making the most of the descent ran away with us for three miles, when we got out again, and so on. The road lay through a thick jungle of splendid teaks, and palms, and ferns of every variety; the rich epiphytes brushed against our carriage windows, and the air was suffused with that sweet fragrance which is alone known in a tropical forest after rain has fallen. Myriads of little land-crabs of a turquoise color lined the banks, and as the time had now arrived when we might discharge our revolvers and put them away, the blue land-crabs had the advantage of several hundred bullets, and while Hercules rushed impetuously through the jungle, pop, pop, pop, went the “six shooters,” and as the land-crabs turned over on their blue backs to die, they presented to the astonished beholder yellow bellies and green eyes.

In a pouring rain we arrived at Aspinwall, and this being the terminus, we proceeded at once on board the steamers that were waiting to convey us to New York. There happened to be an unusual number of opposition boats in the bay, so that fares were so reduced that the roughest fellow there could take a first-class berth. This was very unfair to those of us who had booked our places through at the office of the Mail Line in San Francisco, for we had paid a certain price for a certain degree of comfort and room, and this was denied to us so soon as the price of the saloon fare rendered it so overcrowded that the tables had to be laid twelve times each day to accommodate the first-class passengers with first-class fare.

*Frank Marryat (¹⁶⁷)
May, 1852.*

¹⁶⁷ Marryat, Francis Samuel, 1826-1855. Dejó Inglaterra por California vía Panamá. Su libro póstumo *Montañas y Molinos* (1855) es una crónica de un turista-aventurero de California en los tempranos 1850. Algo de lo comentado relata en su obra

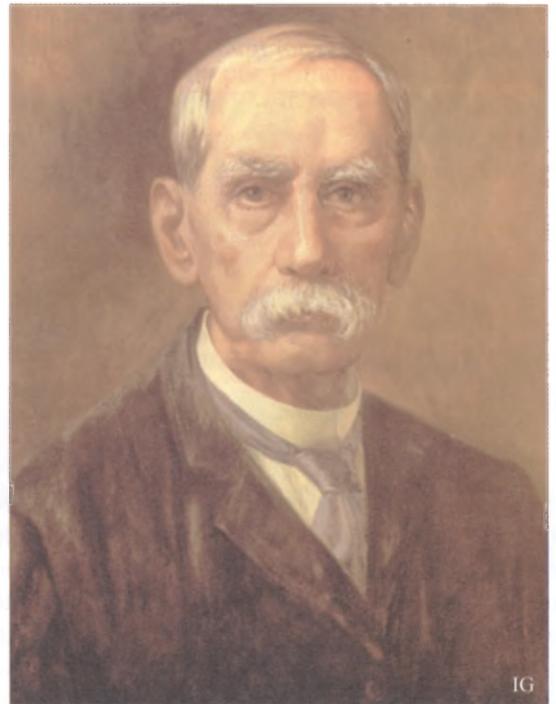


Primer descarrilamiento ocurrido en 1856

IV. El Estado Federal, 1855-1888

Pasaron algunos años más y Panamá inicia un contradictorio engrandecimiento económico (crecimiento económico, dirán los entendidos, pero sin desarrollo económico) debido no a los esfuerzos de la Nueva Granada sino a que por el Tratado de 1846, al descubrimiento de oro en California y Oregon así como por los intereses de capitalistas estadounidenses, se comienza la construcción del Ferrocarril de Panamá, que era el quinto en el mundo entero, resultando ser el primero y más corto transcontinental del planeta.

Basta ver revistas y publicaciones de la época para darnos cuenta del enfermizo crecimiento y cosmopolitismo existente: si las ciudades crecieron fue a título de *a far west story based on a true old Spanish City history* (¹⁶⁸), disculpándonos el inglés, o sea, la nueva ciudad de Colón y la ya existente de Panamá tuvieron gran auge en el cual se conocieron por primera vez las casas de prostitución con madames (¹⁶⁹) de dudosa reputación como gerentes, casinos desvergonzados y orinales improvisados en cada esquina; en fin, fue tal el consumo de alcohol de los extranjeros de paso ayudados por la escasa población local, que las calles de Colón, en su primera capa de recubrimiento, fueron botellas de todo género de licores enterradas desde el cuello hasta el fondo para no enlodarse los zapatos (¹⁷⁰), conociéndose hasta el boy'n taxi service (¹⁷¹)



Justo Arosemena, el mas grande juriconsulto panameño del siglo XIX

Como algo realmente excepcional, los panameños, encabezados por el juriconsulto Justo Arosemena, llegaron al Congreso o Senado neogranadino y pusieron sobre el tapete que Panamá fuera elevado a la categoría de Estado soberano dentro de un sano federalismo. Gran monumento su extenso alegato presentado el 1º de febrero de 1855:

¹⁶⁸ "Un cuento del lejano oeste basado en la real historia de una ciudad hispana". N. del A.

¹⁶⁹ Madame es la manera en que se llamó a las francesas y también no francesas que eran dueñas de casas que en la planta baja tenían un bar con lindas chicas, y arriba habitaciones para tener relaciones sexuales. Boy'n taxi se refiere a los hombres que cobraban por llevar en los hombros a personas bien vestidas para que no se ensuciaran la ropa al cruzar una enlodada calle colonense en plena lluvia. N. del A.

¹⁷⁰ No vamos a transcribir, pero invitamos a consultar algunos ejemplares del Panamá Canal Review para estudiar esta interesante aunque degradada época. Pueden leerse en la biblioteca del College en Balboa y en la Biblioteca de la Comisión del Canal de Panamá.

¹⁷¹ Chico-taxi, literalmente.

Siempre que se ha propuesto entre nosotros el establecimiento de ese sistema, y cuando para demostrar su utilidad práctica se ha citado el ejemplo de la Unión Norteamericana, se ha hecho la siguiente objeción: “Los norteamericanos apenas tuvieron necesidad de unir lo que estaba separado; mientras que nosotros tendríamos que separar lo que está unido; aquello es propiamente federación, esto sería disolución”. Al razonar así se olvida, que la unión que se trata de romper es esa unión efectuada por la violencia y sostenida por los hábitos del mal gobierno, que he mencionado antes; unión que jamás se habría realizado espontáneamente por los pueblos, como que envuelve el sacrificio de sus libertades municipales, en las que se hallan comprendidos los principales beneficios que el gobierno está destinado a procurar.

Pasando del centralismo a la federación, no se hace sino emancipar los municipios, y admitirlos enseguida en el pacto, que se habría celebrado voluntariamente, si nunca hubieran sido forzados a confundirse en una solo entidad, sacrificando sus gobiernos especiales. El municipio es 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. Emancipemos pues las ciudades, o grupos de poblaciones dependientes entre sí por igualdad de situaciones y de necesidades (SIC.)⁽¹⁷²⁾.



Iglesia Cristo en el Mar, construida por la compañía del ferrocarril

Esto se logró no sin mucha diplomacia y debates mediante el acto constitucional del 27 de febrero de 1855. La Nueva Granada se percató que con la presencia del ejército de Estados Unidos en Panamá sus lazos con el Istmo estaban seriamente comprometidos, y que era mejor buscar un acercamiento con los istmeños para evitar que se volvieran realidad sus más tétricos sueños respecto de aquel territorio.

Transcribimos lo pertinente del acto de creación:

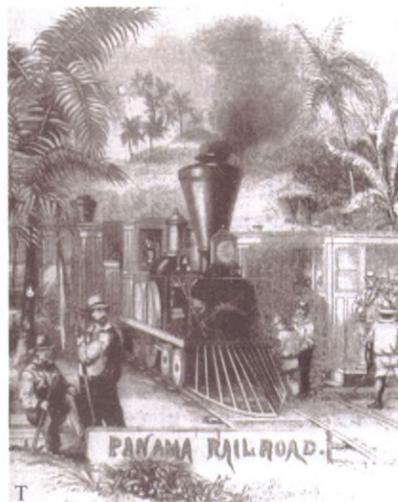
El Senado y la Cámara de Representantes de la Nueva Granada, reunidos en Congreso:

DECRETAN;

Artículo 1º. 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 (SIC)⁽¹⁷³⁾.

Mediante el Decreto Ejecutivo de 13 de marzo del mismo año se llamó a elecciones del Estado Soberano⁽¹⁷⁴⁾ y el 17 de septiembre se emitió la Constitución Política del mismo⁽¹⁷⁵⁾.

Los anteriores párrafos se traducen en que, de una u otra manera, Panamá había readquirido su autogestión gubernativa y económica. Ya luego sobreviene la cascada de federalismo en todo el territorio colombiano y la situación se mantiene durante poco más de tres décadas. A tal perfección llegó este federalismo que cada Estado soberano tenía derecho a imprimir su propio papel sellado, timbres fiscales y postales, entre otros detalles.



Ferrocarril de Panamá 1853

¹⁷² BIBLIOTECA CULTURAL NACIONAL, por Guillermo Andreve. Extraído de Documentos fundamentales para la historia de la Nación panameña, páginas 189-278.

¹⁷³ Constitución y leyes expedidas por la Asamblea Constituyente del Estado de Panamá, 1855. Panamá. Oficina “El Panameño”, 1856, páginas 3 a 5. Extraído de JUNTA NACIONAL DEL CINCUENTENARIO, Opus citatum páginas 42 a 62.

¹⁷⁴ Opus Citatum, páginas 7 a 8.

¹⁷⁵ Opus Citatum páginas 9 a 17.

Tal vez por todas estas consideraciones hay quienes dicen, de modo equivocado pero con intención correcta, que el período federal en Panamá es el equivalente de otro intento separatista, pues nunca como entonces los panameños se dieron cuenta que realmente eran muy buenos administradores y que el Estado podía navegar sin estar anclado a puerto colombiano.

A. El incidente de la tajada de sandía

Como es algo conocido, no vamos más que a señalar algunos puntos y transcribir las declaraciones de los implicados que hablan por sí solas.

Es bueno referirse a ciertos hechos desde otro punto de vista diferente del simplemente local y por ello nos permitimos transcribir este pasaje:

Los lazos que unían a los habitantes del Istmo con Nueva Granada eran tenues, y los panameños, aislados del resto del país por mar, montañas y selvas, resentían profundamente todo intento del gobierno central de intervenir en los asuntos del Istmo. El orgullo regional encontró salida no sólo en la rebeldía crónica entre Bogotá, sino también en el odio feroz contra los Yankees fanfarrones que pululaban a través del Istmo en viajes de ida y vuelta a California. Es indudable que en muchas ocasiones se justificó esta animadversión. Mientras que algunos, quizás la mayoría de los emigrantes se comportaba en forma ejemplar, los excesos notables de una minoría irresponsable mantuvieron al Istmo en conmoción durante los primeros años de la fiebre del oro. Gran parte de los zapadores portaban armas que a veces eran más temibles en la apariencia que en la acción, y las pendencias entre borrachos eran frecuentes. La violencia y los incidentes sangrientos de tales disturbios intensificaron el antagonismo que ya existía entre panameños y norteamericanos. Con la pólvora lista para una explosión intensa, sólo se necesitaba una chispa para encenderla⁽¹⁷⁶⁾.

Baste mencionar que en plena efervescencia pos inaugural del Ferrocarril de Panamá, el 15 de abril de 1856 los panameños conocen, no por primera vez, la gran prepotencia de los anglosajones y ante ella se oponen de modo humilde primero, y luego contestando ofensa con ofensa y agresión con agresión.

Los panameños lograron arrinconar a los ofensores, quienes fueron los culpables, pero Estados Unidos obliga a Colombia a pedir disculpas y a pagar los daños sufridos, iniciándose así un largo rosario de roces y choques directos o indirectos con el país del norte.

Decimos que no por primera vez, pues aunque el incidente del no pago de la tajada de sandía por Jack Oliver en detrimento de José Luna sólo es el más publicitado, pero no el primer hecho de



Incidente tajada sandía según punto de vista Anglosajón

altercados con Estados Unidos. En efecto, consultando la prensa local de 1850 podemos comprobar que el 18 y 19 de mayo de ese año el pueblo panameño se siente ofendido ante el maltrato de un joven voceador de periódicos por parte de los anglosajones, trayendo como consecuencia un saldo trágico de varios muertos y heridos. En las publicaciones aparece claramente la mención que ésta tampoco era la primera reyerta sino la más sonada hasta entonces⁽¹⁷⁷⁾.

Luego que se apacigua la fiebre del oro, la importancia del tráfico transcontinental mueve su eje de rotación del transporte de pasajeros al de carga, trayendo un breve período de paz política con Colombia que se romperá nuevamente.

¹⁷⁶ MACK, Gerstle: Opus Citatum, páginas 152.

¹⁷⁷ Catillero, Alfredo: "Un antecedente de la 'tajada de sandía'", en Revista Lotería N° 69, páginas 20 a 23, Impresora Panamá, Panamá, 1961.



Estación ferrocarril Colón Siglo XIX

V. Nicaragua habla de sus límites

Mientras estos hechos ocurren dentro o con relación a Panamá, no debemos dejar de ver, ya que estamos en la era de la globalización, lo que ocurría fuera de la órbita local respecto de la política de límites sobre aguas territoriales entre Colombia y Nicaragua:

Nuestra Controversia Territorial Con La República De Colombia

Dr. Julián N. Guerrero C.
Profesora Lola Soriano de Guerrero
(IV Parte)

“Todo lo dicho, sin perjuicio de que Colombia funda sus derechos sobre la Costa Mosquitia, en una errada y sofisticada limitación de la provincia de Veraguas, la cual confunde con la de Cartago que se extendía hasta el río Aguán, cuando en rigor, la Provincia de Veraguas no es sino el mismo Ducado de Veraguas, compuesto de 25 leguas en cuadro, cedido en 1,537 por el Monarca español al Almirante Don Luis Colón, y comprendido entre el río Belén y la Bahía del Almirante”⁽¹⁷⁸⁾.

VI. La provincia de Bocas del Toro

La historia de la hermosa provincia de Bocas del Toro, fundada poco después de la separación de Panamá de Colombia, se inicia en el período colonial con las menciones que hace Cristóbal Colón en su cuarto y único viaje.

No vuelve a nombrarse hasta principios del Siglo XIX en que parece que un grupo de personas de Nicaragua y Colombia, residentes originales en las islas del Maíz y San Andrés, respectivamente, se asentaron en la Isla de Bastimentos y se dedicaron a intercambios comerciales con los ingleses que venían de Nicaragua hasta el Río Cricamola. Los productos eran, entre otros, coco, cacao, zarzaparrilla, vainilla, tortugas y conchas de tortuga.

Posteriormente, del contingente afroantillano que vino a construir el Ferrocarril de Panamá (1850-1855) algunos se establecieron en la provincia⁽¹⁷⁹⁾.

Hacia 1880 se introduce el cultivo del banano (guineo) por parte del alemán L.H. Hein y entre 1890 y 1900 aparece la variedad Gros Michel. A partir de 1890 se establece la Snyder Brothers Banana Company, convirtiendo al banano en un sinónimo de riqueza en la región.

¹⁷⁸ <http://www.grupoese.com.ni/1999/bn/12/20/julian991220.htm>.

¹⁷⁹ STEPHENS, Clyde: Bosquejo histórico del cultivo del banano en la provincia de Bocas del Toro (1880-1980). Revista Panameña de Antropología. Panamá, 1987.

Se establece la ciudad de Bocas del Toro en la Isla Colón, y a pesar de ser un sitio malsano, prospera rápidamente sobre todo con comerciantes alemanes, aun sobre la disputa limítrofe entre Costa Rica y Colombia, que heredó Panamá posteriormente.

En 1899 se instala la famosa compañía United Fruit Company, por encima de los embates de la plaga fusarium. Iniciando el período republicano, en 1906 se concluye el rompeolas y el relleno del manglar alrededor de la ciudad de Bocas del Toro y se publica un diario bilingüe, The Central American Express. En 1909 ya no se utiliza el canal excavado para llevar la fruta desde las fincas hacia Almirante, empleando en su lugar el ferrocarril, lo cual conlleva a un gran auge económico.

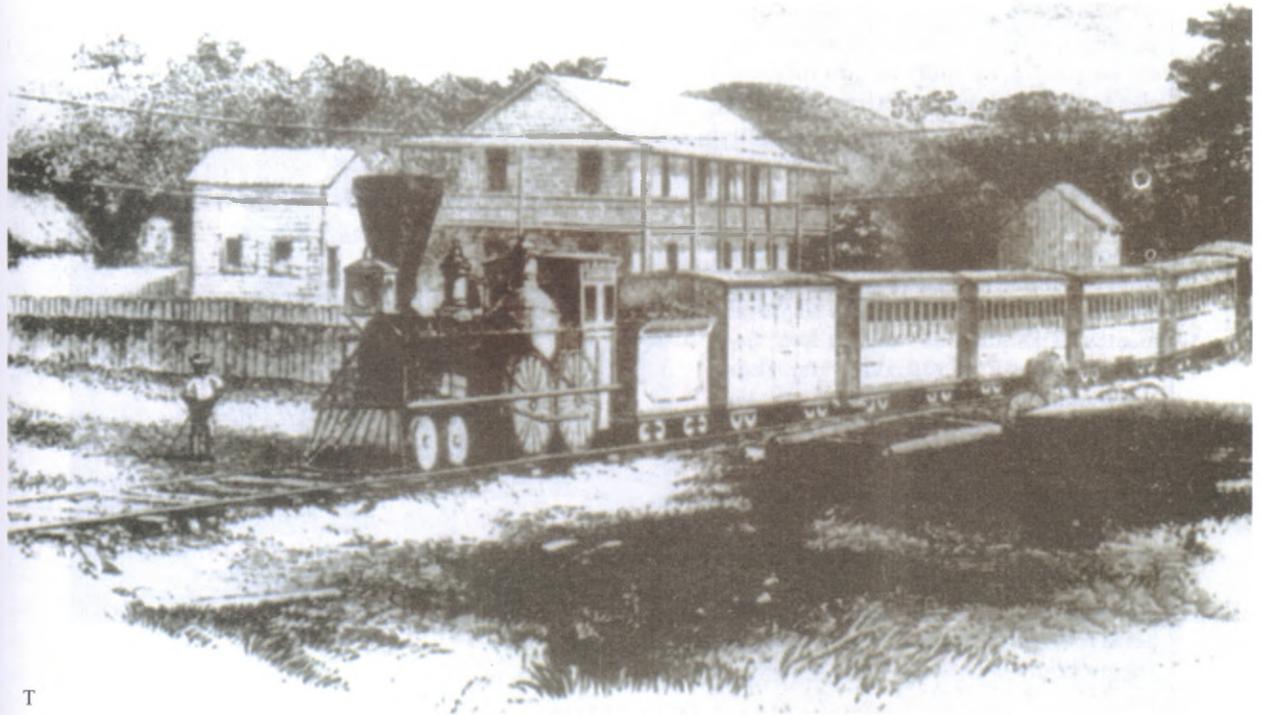
En la década de los '20 se comienza con la siembra del cacao, pero debido a las plagas igualmente se investiga sobre las enfermedades del guineo, fundándose la Estación de Investigaciones Agrícolas, introduciendo la variedad abacá, así

como otras resistentes al fusarium como valery y lacatán.

En los '40 se cultivan productos tropicales útiles para fabricar implementos de guerra como las sogas, y las décadas del '50 y '60 fueron un debatirse ante las plagas de la sigatoka y el “mal de Jamaica”, *Radopholus similis*. Por esta época un grupo de Kunas se establece en la región y los nativos Gnove-Bugleres son tomados en cuenta para el cultivo y el manejo de las fincas.

Hacia la década de los '80 se sustituyen las variedades ensayadas anteriormente por una nueva, la Gran Nain, y ya son más de 6.000 los trabajadores que operan en la producción.

Hoy en día la provincia de Bocas del Toro se ha convertido en un sitio turístico muy visitado por los nacionales pero, sobre todo, por extranjeros de todas partes del mundo, perfilándose como gran centro de atracciones debido a las grandes inversiones que se realizan para acondicionar la tierra hasta para el más exigente de los gustos.



T

Estación San Pablo, del ferrocarril de Panamá. Locomotora con vagón especial para el transporte de oro

EUROPA, ESTADOS UNIDOS, &c.

LLEGADA DEL "ACAPULCO."

Fechas hasta el 12 de Febrero.

El vapor *Acapulco* llegó a Colon en la mañana del 21, i por él hemos recibido el siguiente

Telegrama especial para *La Estrella*, de la Prensa Asociada de Nueva York.

Nueva York, Febrero 12 de 1880.

El asunto del canal interoceánico i la doctrina de Monroe están ocupando la atencion del Congreso, del Presidente i del Gabinete, pero nada digno de especial atencion se ha hecho todavía. El Ministro francés ha informado al Gobierno de los Estados Unidos, que él que él representa nada tiene que hacer con la Compañía que se está organizando bajo la direccion de M. de Lesseps. El Senador Gordon trató del asunto en el Senado, pero como lo hizo introduciendo los nombres de la Gran Bretaña i Francia, fué detenido por una proposicion para constituirse en sesion secreta. Esto no fué necesario sin embargo, porque prevaleció la idea de seguir el orden regular de los negocios, i no continuar la discusion haciendo referencia a la doctrina de Monroe. Los Departamentos de Estado i de Marina han hecho un exámen de todos los derechos que se relacionan con tratados de los Gobiernos de la América Central.

La Compañía Pacific Mail propone contratar la construccion de tres buques adicionales que deben de emplearse en la competencia con los ferrocarriles trascontinentales. La Pacific Mail ha rebajado su tarifa de pasajes de 130 pesos a 75 por la primera clase, i ha reducido grandemente los precios de fletes.

*Cuando, con el ojo del águila, él miró
fijamente el Pacífico, y todos sus hombres
congregados alrededor de él, con una
conjetura salvaje, silenciosa, sobre un pico
de Darien.*

*El cielo del este adquiere el rojo del rubor,
la cima de la colina distante que brilla
intensamente, el romper del río su cama
rocosa
en fluir divertido ocioso.*

*El tiempo del hacha y la espada
contra las rocas sonaban,
y con nosotros mismos la canción de oro
de la corriente:*

*A de cantar de trabajo.
J Swett. 1857*

*¡Tú vas a tener la fiebre, Ojos Amarillos!
En cerca de diez días a partir de ahora
Unas vendas de hierro oprimirán tu frente;
Tu lengua se asemejará a la crema
cuajada,
Con una raya como oxidada en el centro;
Tu boca probará cosas aún no
mencionadas,
con garras, cuernos, aletas y alas;
¡Tu cabeza pesará una tonelada o más,
y cuarenta leones rugirán dentro de ella!
En cerca de diez días a partir de ahora,
Haz a la salud una venia de despedida;
¡porque vas a tener la fiebre, Ojos
Amarillos!*

James Stanley Gilbert

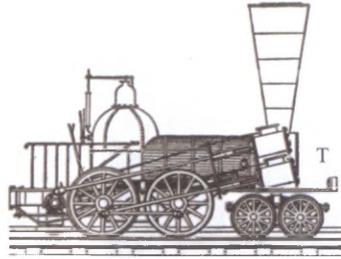
Lo que dice la Prensa en 1880

VII. ¿Qué diría un transeúnte de la época?

La respuesta es transcribir una carta del escritor Mark Twain en 1868, que, precisamente para que no pierda su originalidad, hemos preferido respetar la lengua en que fue escrita.



Mark Twain



A Railroad Mint -- What the Legend Says

Primera locomotora

This item about railroads suggests that wonderful enterprise, the Panama railroad. We took the train at Panama, clattered for two or three hours through a tangled wilderness of tropical vegetation, and discharged ourselves in Aspinwall. It is only forty-five miles. Going and coming, that little road has carried about 100,000 passengers for the California steamers during the past twelve months -- and charged every soul of them twenty-five dollars fare. About 70,000 of them paid twenty-five dollars apiece in gold; the thirty thousand paid twenty-five apiece, also, but whether it was in gold or greenbacks, I cannot say. One could travel by rail from New York to Chicago -- about 1,100 miles, I think it is -- for less money, when I went over the route last. The road charged them for extra baggage, too. It charges like smoke for freight, likewise. Ten cents a pound for ordinary freights, I am told. It does a heavy freight and passenger business for the French and English lines of steamers in addition. Its stock stands at a premium of 240 in the New York board. It is probably the best railroad stock in the world.

It was a hard road to build. The tropical fevers slaughtered the laborers by wholesale. It is a popular saying, that every railroad tie from Panama to Aspinwall rests upon a corpse. It ought to be a substantial road, being so well provided with sleepers-eternal ones and otherwise. It is claimed that this small railroad enterprise cost the lives of 10,000 men. It is possible.



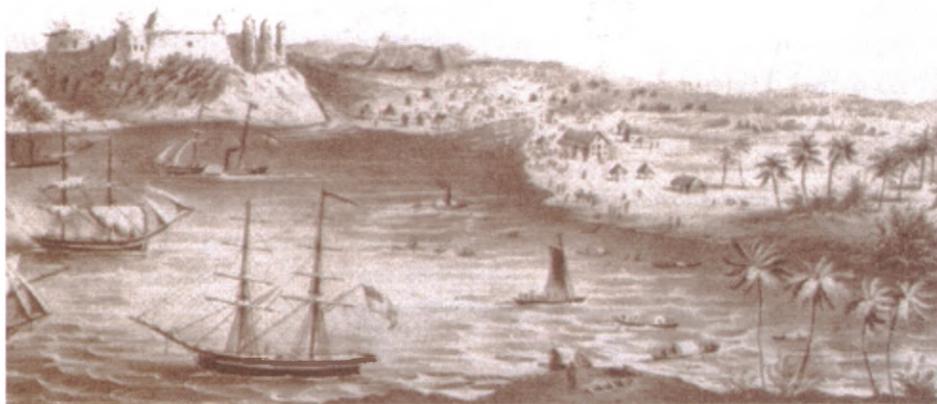
Mark Twain por Dave Thompson

I have been told some things which I will jot down here, not vouching for their truth. The Panama railroad was an American project, in the first place. Then the English got a commanding interest in it, and it became an English enterprise. They grew somewhat sick of it, and it began to swap back until it became American again.

The Americans finished it. It proved a good investment. But the right of way granted by the Colombian States was limited to only a few years. The American tried to get the term extended. But they were not particularly popular with the Governments of the Isthmus, and could not succeed. Delegations of heavy guns were sent down, but they could not prevail. They offered a few millions of dollars and Government transportation free. President Mosquera declined. The English saw an opportunity, now. They made an effort to secure to themselves the right of way whose term was so soon to expire. They were popular with the Isthmian chiefs. They made the Central Governments some valuable presents-gunboats and such things. They were progressing handsomely. Things looked gloomy for Americans.

Possibly you know that they have a "revolution" in Central America every time the moon changes. All you have to do is to get out in the street, in Panama or Aspinwall and give a whoop, and the thing is done. Shout, down with the Administration! and up with somebody else, and revolution follows. Nine-tenths of the people break for home, slam the doors behind them, and get under the bed. The other tenth go and overturn the Government and banish the officials, from President down to notary public. Then for the next thirty days they inquire anxiously of all comers what sort of a stir their little shivaree made in Europe and America! By that time the next revolution is ready to be touched off, and out they go.

Very well; two American gentlemen, who were well acquainted with the Isthmus people and their ways, were commissioned by the Panama Railroad Company, about the time of the opposition English effort, to go down to the Isthmus and make a final trial for an extension of the right of way franchise. Did they take



Entrada del río Chagres 1853

treasure boxes along? Did they take gun boats? Did they take other royal persuaders of like description? Quite the contrary. They took down twelve hundred baskets of champagne and a ship-load of whisky.

In three days they had the entire population as drunk as lords, the President in jail, the National Congress crazy with delirium tremens, and a gorgeous revolution in full blast! In three more they were at sea again with the document of an extension of the railroad franchise to ninety-nine years in their pockets, procured for and in consideration of the sum of three millions of dollars in coin and transportation of Isthmian stores and soldiers over the road free of charge. How's that?

That is the legend. That is as one hears it in idle gossip with steamer employees, about the ship's decks on lazy moonlight nights at sea. I don't know whether it is true or not. I don't care, either. I only know that the American company have got the franchise extended to ninety-nine years, and that all parties concerned are satisfied and agreeable.

Mark Twain (¹⁸⁰)

¹⁸⁰The Chicago Republican, August 23, 1868 <http://www.trainweb.org/panama/marktwain.html>

VIII. Primer período francés. El Canal Interoceánico: 1880-1889

Luego del letargo desde 1867, repentinamente el Istmo es sacudido por rumores de posible renovación, lo que se concreta cuando se conoce en nuestras tierras el resultado del Congreso de París celebrado en 1879, donde tras ardua lucha de intereses y pareceres se decidió que era posible construir, a similitud del Canal de Suez, un canal



Ferdinand de Lesseps

interoceánico que uniera el Atlántico con el Pacífico, eligiéndose una ruta paralela al Ferrocarril de Panamá. El gestor de esta idea lo fue también el promotor del Suez, Ferdinand Marie, Visconde de Lesseps.



Puente del ferrocarril a la altura de Barbacoas

Previo al congreso se habían hecho estudios incompletos pero que fueron decisivos en la votación, igual que la presentación de la Concesión Salgar-Wyse, por medio de la cual Colombia permitiría a una empresa francesa establecerse en Panamá para construir y administrar un canal interoceánico a nivel del mar. Esta empresa se llamó Compagnie Universelle du Canal Interoceanique, y con la presencia de Lesseps en un apoteósico acto en la Plaza Mayor de Panamá, partieron en unas chalupas con una caja de arena y una pala bañada en oro para, en frente de la finca Boca Grande, dar la palada inaugural de las obras el 1° de enero de 1880, iniciándose una nueva era en Panamá.

Los franceses construyeron fuera de los muros, que desde su puesta en venta y orden de demolerlos desde 1859 habían permanecido incólumes hasta 1880.



Edificio de la Compañía Universal del Canal Interoceánico

Edificaron hospitales, conjuntos residenciales y barrios enteros, además tuvieron su propio cuerpo de trabajadores a partir de un nuevo contingente de afroantillanos traído de la región de Antillas Menores bajo la dirección de técnicos franceses y participación de contratistas estadounidenses.



Hacia Santa Ana desde San Felipe siglo XIX

La Ciudad de Panamá y alrededores circunvecinos vieron cambiar sus anticuadas costumbres, cultura y arquitectura de un modo vertiginoso. Complicada fue la tarea de eliminar el aire de far west de extramuros, pero se logró, dando aspecto de civilización a lo que antes eran tugurios y la línea de edificios de piedra ahora ocupaba casi todo el arrabal de Santa Ana, sin contar lo que

ocurría en el sector Caribe. El castellano era la lengua oficial de Panamá, sumado a un profuso bilingüismo en inglés, al que se sumó, como un toque de cultura, hablar perfectamente francés, notándose influencias aun hoy en día. El mestizaje indo-hispano-negro iniciado en 1510, al que se agregó el indo-anglo-hispano-afro, ahora sumaba a su haber el elemento galo.



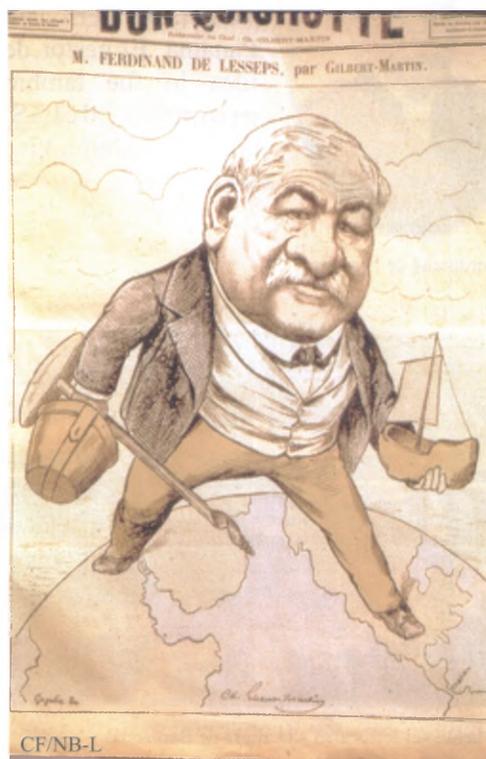
Excavando el canal

Como anécdota real, así como el 3 de mayo de 1621 se registró un violento movimiento sísmico en la primera Panamá, en la segunda, el 22 de septiembre de 1882 en la madrugada, se presentó otro que ocasionó el desplome de la fachada del cabildo y el resquebrajamiento de la misma en la Compañía Universal, la caída de la torre sur y parte de la fachada de la catedral.



La Catedral, 1883

Las finanzas crecen, el desempleo desaparece, las personas retiran sus ahorros, sacan sus tesoros enterrados y los invierten en acciones para la gran obra. El canal se construye en forma veloz, pero infortunadamente miles de personas mueren, posiblemente unas 23.000 hasta 1889, por razón de las enfermedades tropicales y los accidentes de trabajo producto de las precipitaciones pluviales y las crecidas del río Chagres. Ese año se liquida la compañía y se llama a juicio a sus directivos a responder por los malos manejos, corrupción y desgreño administrativo que se investigaron poco antes.



La prensa satiriza a de Lesseps

El canal interoceánico supuso la inversión de dinero más grande que jamás una empresa privada hubiera realizado antes y hasta mucho tiempo después. Significó la caída del gabinete francés, la ruina de una gran cantidad de ciudadanos franceses, colombianos y, especialmente, de todos los panameños. Decir Panamá en el mundo de la época era sinónimo de affaire, de escándalo, por lo cual el Istmo se sume en la desesperanza y el abandono de Colombia. La pobreza vestida de amaneramientos franceses y las etnias mestizas reforzadas se