



Revista Cultural
LOTERÍA

"La Enciclopedia del Pensamiento Panameño"



100  Años
Canal de Panamá

Desde que el reino de España en el año de 1514, representado por Vasco Núñez de Balboa llevó a los europeos a descubrir el Pacífico oriental y construyó un camino sencillo que usaron para acarrear sus buques desde Santa María la Antigua del Darién en la costa Atlántica de Panamá, a la actual Bahía de Panamá en el Mar del Sur (Pacífico); hasta que en noviembre de 1515, el Capitán Antonio Tello de Guzmán descubrió un camino usado por los nativos que cruzaba el Istmo desde el Golfo de Panamá a Portobelo, pasando por el sitio de Nombre de Dios la comunicación entre ambas costas fue discreta y poco conocida. En el año de 1526, el rey Carlos V, emperador del Sacro Imperio Romano-Germánico y rey de España, sugirió que cortando un pedazo de tierra en algún lugar de su colonia en Panamá, los viajes desde el Virreinato del Perú serían más cortos y permitirían un viaje más rápido y menos arriesgado de ida y vuelta a España para buques que transportaban productos, en especial oro. El ordenó una inspección del Istmo y autorizó un plan de trabajo para un canal presentado ante la corte en 1560. Sin embargo la situación política imperialista y el nivel de tecnología en el momento lo hizo imposible de realizar.

El camino desde Portobelo al Pacífico tuvo sus problemas, y en el año de 1553, el licenciado Gaspar de Espinosa recomendó al rey de que un nuevo camino no fuese construido. Su plan era construir un camino desde la ciudad de Panamá, que era la terminal en el Pacífico de El Camino Real, a la ciudad de Cruces, a orillas del río Chagres y cerca de 20 millas (35 kilómetros) de El Paraguay. Una vez en el río Chagres, los barcos transportarían carga hacia el Caribe donde ellos tenían mayor dominio.

A Carlos V lo sucedió Felipe II quien canceló el proyecto alegando motivos religiosos y por la creencia del informe de José de Acosta de que, al estar un océano a distinto nivel que otro, tendría como consecuencia una inundación. También se contempló que otras potencias marítimas podrían sacar partido del canal. Posteriormente, Felipe III ordenó al gobernador Diego Fernández Velasco que hiciese efectuar nuevamente exploraciones en el golfo de San Miguel (Panamá) y por el río Tuira para construir un canal. Se encargó la realización de un estudio a ingenieros holandeses, los cuales entregaron este informe a la real audiencia de Panamá y esta, a su vez, al rey. Sin embargo, el Consejo de Indias consideraba que la unión de los dos océanos era un peligro para el reino de España y que la seguridad del poderío de España en América se vería expuesta por el canal. Durante el siglo XVIII se dieron más proyectos e informes, pero la Corona consideró otras prioridades de Estado más allá del proyecto de Canal por Panamá.

Con la independencia de Panamá de España y su posterior período de unión a la Gran Colombia, Panamá concretiza su destino como país de tránsito cuya importancia siempre estuvo en el pensamiento del libertador Simón Bolívar el cual, por muchos motivos, no concretó la idea de un canal por el istmo, pero nunca se opuso a diversos estudios llevados a cabo por exploradores inspirados en los anteriores estudios sobre la actual vía. En este centenario del Canal de Panamá, luego del intento del Canal Francés y su feliz inauguración por los norteamericanos, podemos resaltar que los movimientos populares por la soberanía y los diversos tratados entre gobiernos y Estados, en diferentes épocas, han logrado aglutinar experiencias y hechos, algunos felices otros tristes pero que al final nos enseña a todos el valor de lo nuestro y que los panameños podemos encargarnos de todos los asuntos relativos a nuestro más valioso recurso, en beneficio de todos los panameños sin distinción de raza, condición social o credo.



PORTADA REVISTA CULTURAL LOTERÍA N° 515

Tema de portada:

“Tercer juego de esclusas con tinas y nuevas compuertas”

Tema de contraportada:

“Vista de las actuales esclusas instaladas en 1914”

Diseñado por: José De Gracia

Diseñador Gráfico, Departamento Cultural LNB

Diagramación e impresión:

Editora Sibauste, S.A.



PUBLICACIÓN DE LA DIRECCIÓN DE DESARROLLO SOCIAL Y CULTURAL
ISSN 0024.662X

DISTRIBUCIÓN GRATUITA

Para suscripciones y consultas sobre la REVISTA LOTERÍA comunicarse con el Departamento Cultural.

Teléfono: 507-6800 ext. 1248 - revista.loteria@lnb.gob.pa

Apartado 0816-7376, Panamá, República de Panamá

www.lnb.gob.pa

VISIÓN Y MISIÓN

DE LA LOTERÍA NACIONAL DE BENEFICENCIA

VISIÓN

Una Lotería Nacional de Beneficencia Moderna y Competitiva que contribuya en forma creciente al desarrollo del país y a la solución de los problemas de los más necesitados.

MISIÓN

Construir una Institución con presencia en cada comunidad que consolide la confianza y la transparencia de nuestra oferta, ganando a cada panameño como cliente.



LOTERÍA

REVISTA CULTURAL

Nº 515 / Julio - Agosto 2014

Junta Directiva:

Representante del
Ministerio de Economía y Finanzas
Dulcideo De La Guardia
Director de Ingresos

Representante
del Ministerio de Gobierno
Milton Henríquez
Ministro de Gobierno

Representante
de la Contraloría General de la República
Licda. Gioconda de Bianchini
Contralora General

Representante
de los Compradores de Billetes
Mgter. Mitzi Tejeira
Prof. Eduardo Galván Jiménez

Representante
del Sindicato de Billeteros de Panamá
Sr. Ceferino Acevedo

Por la Lotería Nacional de Beneficencia
Licdo. Efraín Medina
Director General a.i.

Por la Administración:

Director General a.i.
de la Lotería Nacional de Beneficencia
Licdo. Efraín Medina

Secretario General
Mgter. Gabriel Sánchez

Director de Desarrollo Social y Cultural
Licdo. Diego J. Duclias V.

Consejo Editorial:
Dra. Marisín Villalaz de Arias
Mgter. Denis Chávez
Sr. Ernesto Endara
Prof. Rommel Escarreola
Dr. Eduardo Flores
Dr. Alberto Moreno
Lic. Juan Antonio Tejada Mora

Correctora
Profa. Cila Barría

ÍNDICE

I. PALABRAS DE PRESENTACIÓN

- 4 Licdo. Efraín Medina
Director General de la Lotería Nacional de Beneficencia a.i.

II. CIENCIAS SOCIALES

- 6 Pedrarias Dávila, precursor del transitismo interoceánico por el istmo de Panamá y América
Mario J. Molina C.
- 19 Idea y proyectos para la construcción de una vía de comunicación acuática por el istmo de Panamá
Reymundo Gurdíán G.
- 41 Visión y planeamiento estratégico para unir dos océanos a través de Panamá
Eduardo Martín Cuesta
- 65 “La compañía universal del Canal Interoceánico de Panamá” y “La compañía nueva del Canal de Panamá”
(Según documentos de los archivos estatales de la federación de Rusia).
Toracio Pelayo Iturralde Shailer / Omar Enrique Iturralde Shailer
- 86 Etapas de la construcción del Canal de Panamá y Estados Unidos
Arminda González
- 97 Contribución de los trabajadores españoles a la construcción del Canal de Panamá
Fernando Aparicio

III. MEDICINA, CIENCIAS NATURALES, EXACTAS Y TECNOLOGÍA

- 113 El descubrimiento de la histoplasmosis
Enrique Chaves

IV. LETRAS

- 122 Poesía (Historia del Canal)
Yavel Nanette Toribio Julio

V. BIOGRAFÍAS DE PANAMEÑOS

- 124 Pedro José Sosa
Rommel Escarreola P.

PRESENTACIÓN DE LA REVISTA

La Revista Cultural Lotería, conmemora, al igual que el pueblo panameño, los 100 años de construcción del Canal de Panamá, y para esto presenta este selecto grupo de ensayos que de seguro contribuirán a elevar el conocimiento de esta portentosa obra. En el primer escrito “Pedrarias Dávila, precursor del transitismo interoceánico por el istmo de Panamá y América. Mario J. Molina C., se aborda los orígenes coloniales del transitismo panameño, mediante el escrutinio del papel y protagonismo de Pedrarias Dávila.

En trabajo titulado “Ideas y proyectos para la construcción de una vía de comunicación acuática por el istmo de Panamá” de Reymundo Gurdíán, se analizan las ideas inicial de construcción de un canal, el movimiento expansionista norteamericano y su pugna con la de los intereses franceses, hasta culminar con la separación de Colombia.

El ensayo “Visión y planeamiento estratégico para unir dos océanos a través de Panamá. El caso de William Henry Aspinwall y la Panama Rail Road Company (1847-1861)” de Eduardo Martín Cuesta, es un fascinante relato de la visión, los hechos, dificultades que se tuvo con la construcción del ferrocarril de Panamá-Colón.

El escrito “La compañía universal del Canal Interoceánico de Panamá” y “La compañía nueva del Canal de Panamá”. (Según documentos de los Archivos estatales de la federación de Rusia)” de los autores Toracio Pelayo Iturralde Shailer y Omar Enrique Iturralde Shailer, se describe la visión Hugo Solner, el cual observó las obras en el intento de construcción del Canal por los franceses en Panamá.

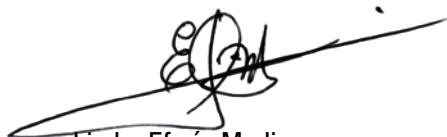
En el ensayo “Etapas de la construcción del Canal de Panamá y Estados Unidos” de Arminda González, se examina las etapas del proceso de construcción del Canal Interoceánico desde la toma de posesión de la Zona del Canal por el gobierno estadounidense en 1904, resaltando el papel de cada uno de los ingenieros en Jefe de esta obra, hasta su culminación en 1914.

Fernando Aparicio, en el escrito titulado “Contribución de los trabajadores españoles a la construcción del Canal de Panamá”, analiza el impacto de los trabajadores españoles en la Construcción del Canal desde la primera oleada de ellos en 1905 hasta su culminación en 1914. En donde se señala su importante presencia, ya que después de Barbados fue el segundo país que más trabajadores aportó.

En el escrito “El descubrimiento de la Histoplasmosis” de Enrique Chaves, se describe la contribución de Samuel Taylor Darling, a la medicina mundial, con el descubrimiento y reporte de la enfermedad que él bautizó como *histoplasmosis*, en 1905, como miembro del cuerpo médico que trabajaba en la construcción del Canal.

Por su parte, Yavel Nanette Toribio J., nos regala una poesía alusiva al origen, hechos y actualidad del Canal de Panamá.

Para Finalizar esta edición conmemorativa de los 100 años del Canal nos ofrece la biografía del Ingeniero Pedro José Sosa, primer jefe de Control Técnico y del departamento topográfico de la Compañía Universal del Canal, por el Prof. Rommel Escarreola P.



Licdo. Efraín Medina
Director General a.i.
Lotería Nacional de Beneficencia

PEDRARIAS DÁVILA, PRECURSOR DEL TRANSITISMO INTEROCEÁNICO POR EL ISTMO DE PANAMÁ Y AMÉRICA

Por: Mario J. Molina C.

He de agradecer la designación de los académicos de esta nueva Asociación de Genealogía e Historia de Panamá, para disertar sobre la figura polémica de Pedrarias Dávila, primer gobernador de Castilla del Oro. Sin embargo, hubiera sido oportuno, también, dentro de una dimensión académica, resaltar al historiador-humanista, el cronista Gonzalo Fernández de Oviedo y Valdés, quien, en su obra *Historia general y natural de las Indias* y en *Sumario de la natural historia de las Indias*, describe la flora y fauna del paisaje tropical del Darién en el inicio del siglo XVI, a la vez hace alusión, a la búsqueda de las rutas transístmicas por Pedrarias y sus capitanes. De igual manera hace alusión a las posibilidades de utilizar el río Chagres y camino de Cruces, en la ruta transístmica entre Nombre de Dios y la ciudad de Panamá y viceversa.

Fue él, como cronista mayor de Indias, de los primeros en incorporar al Istmo en el universo americanista para complementar ampliamente las observaciones de Rodrigo de Bastidas en 1501 y Cristóbal Colón en 1502. Este último, en su diario, da fe de sus descubrimientos geográficos por las costas del Caribe de Honduras, Costa Rica, Bocas del Toro, Veraguas y Portobelo, para dejar así un sello, en lo relativo a la toponimia, como isla Colón, isla Cristóbal, bahía de Almirante y otros.

Para este trabajo he consultado las obras que de una manera u otra demuestran el perfil de Pedrarias, en lo que considero fue su mayor aporte, lo relativo a su diseño o paradigma transitista para el Istmo de Panamá.

La Historia no es sólo de personajes, fechas, hechos, acontecimientos; tiene una profunda concepción explicativa que incita a descubrir el porqué de nuestras estructuras históricas en su devenir y horizonte cultural, ya sea como pueblo o como región, analizándose continuamente con un revisionismo crítico. En ese plano, la Historia nos lleva a recorrer caminos inhóspitos, proponer el cruce de ideas en esa búsqueda de esclarecer la verdad y dentro de un todo americanista, en ese contexto inicial de la presencia conquistadora española.

Los teóricos contemporáneos de la Historia, hablan de estudios de la sociedad y bajos recursos metodológicos procedentes de enfoques interdisciplinarios, en los que la genealogía, recursos que contribuyen a definir de dónde venimos, hacia dónde vamos y qué somos, no sólo como sociedad, sino en su raíz familiar que es el seno medular de la nación.

En esta exposición, el sujeto de la historia es Pedrarias Dávila en su retrospectiva como diseñador de una cultura transitista por el Istmo de Panamá y su visión hacia el expansionismo colonizador español en Centro y Suramérica. Sobre todo, fue un hombre de voluntad férrea en su tarea colonizadora.

Al respecto, considero prudente señalar que, son los planteamientos historiográficos del Dr. Carlos Manuel Gasteazoro, maestro de los más destacados historiadores del país en la actualidad, y de la historiadora española María del Carmen Mena García, los que han ampliado en esta materia la retrospectiva de la vida colonial panameña. Ellos abren el compás, luego de superar criterios un tanto personalizados de los cronistas de la conquista y de la americanista Bethany Aram. Aunque no se puede negar que esta historiadora, en una actualizada concepción, logra (a través de las figuras de Pedrarias y Balboa), "...analizar los móviles de la conquista, los planteamientos de la corte y los conquistadores y las consecuencias que tuvieron sobre el Nuevo Mundo". Es decir, reproduce, en un macro escenario, la mentalidad española de la época, que aún no había salido del medioevo, para singularizar así, los egocentrismos de los actores, las persecuciones, la extralimitación de funciones, los abusos de poder, cuyas connotaciones agudizan cronistas

como fray Bartolomé de las Casas, Gonzalo Fernández de Oviedo, Antonio de Herrera y Tordesillas.

Bethany Aram, en su postura, con base en una rica documentación, alrededor de tres mil o cuatro mil documentos, procura desentrañar la verdad histórica un tanto desvirtuada por la postura personalizada de los cronistas de Indias. De esta manera, ella, con escrupuloso discernimiento, da a conocer los intereses de la Corona y hasta qué punto el proceso evangelizador constituyó, también, un modo de enriquecerse y hacer del indígena su vasallo en la producción, ya fuera a través de las encomiendas, en las minas, bucería de perlas o en las labores agrarias.

Dentro de los planteamientos expuestos en torno a otras apreciaciones históricas sobre Pedrarias, difiero sobre algunos señalamientos del maestro Gasteazoro cuando expresa "(...) mucho se ha dicho y se ha repetido sobre la función transitista de esta ciudad (Panamá), pero nada estuvo más alejado del espíritu del viejo gobernador". (Gasteazoro, 1977, p.49) Contradice esto, el destino histórico de su fundación y la refundación de Nombre de Dios, manda a realizar por Pedrarias Dávila, al capitán Diego de Albites, lo que ofrece una realidad histórica inconmensurable. Es evidente lo antes expuesto, si acogemos la postura historiográfica de los historiadores Araúz Monfante y Pizzurno, quienes advierten que Gonzalo de Badajoz, lugarteniente de Pedrarias "(...) fue encomendado a atravesar el Istmo desde las ruinas de Nombre de Dios hasta el Mar del Sur" (Araúz Monfante y Pizzurno, 1991). Además, señalaron ellos que "(...) casi simultáneamente a la fundación de Nuestra Señora de la Asunción de Panamá, Pedrarias envió a su lugarteniente Diego de Albites a repoblar Nombre de Dios (...)". (Ibídem: p.46) De esta manera, Pedrarias, entre ambos puertos, establecería un camino real para el transporte de las mercaderías y metales preciosos. (Ídem) Similares apreciaciones proceden de otras fuentes historiográficas costarricenses de hechura reciente. Se habla de que "(...) el audaz gobernador de Tierra Firme, quien podía considerarse la mano invisible del rey (...) [se utilizaba] esta vía y se reconoce hasta 1527 y se comenzó a... [usar] regularmente hasta 1533". (Citado por Molina Montes de Oca, 2005, p.36)

Sobre el protagonismo colonizador de Pedrarias y Balboa, el Dr. Gasteazoro y Mena García evaden la deformación histórica en el contexto en el que la historiografía se parcializa ante la rivalidad y conflicto político-administrativo entre Pedrarias y Balboa; figura histórica procedente de los llamados ene-

migos y críticos de sus actuaciones, entre ellos: los cronistas, Oviedo, De las Casas y Gómara. De esta actitud se desprende el interés en una historia cuajada de realidades sopesadas en una balanza objetiva.

Luego de sus escrupulosas investigaciones documentales coetáneas a los hechos, el Dr. Gasteazoro, en sus sesudos enfoques, considera que entre Pedrarias y Balboa hubo diferencias marcadas, "(...) entre el poder real que representa Pedrarias y el poder popular que encara Balboa, entre el orden que quiere imponer el gobernador y la aventura que anima al conquistador; entre el vasallo leal y justiciero y el caudillo individualista y altanero. Por último, es la lucha entre el hombre educado en la corte y el hombre reeducado en América". (*Ibidem*: p.22)

Singularmente, Mena García hace un rico aporte sobre el linaje de Pedrarias Dávila, detalles que se reconocen en su obra *Un linaje de conversos en tierras americanas*. Esos detalles históricos motivaron a la historiadora Mena García a rastrear los orígenes familiares de Pedrarias y develar las claves de un pasado oculto durante generaciones, precisamente, por haber estado marcado con el estigma del judaísmo en una época en la que España empezaba a dar sobradas muestras de intolerancia y fanatismo religioso. (*Idem*)

Resulta extraordinario el aporte de la Dra. Mena García en lo relativo al abuelo familiar de Pedrarias Dávila Ortiz de Valdivieso, hijo legítimo de Pedrarias Dávila "el valiente", y María Ortiz de Valdivieso; y nieto del fundador del condado de Puñonrostro, cuyo nombre judío era Ysaque Benacar, que luego de ser bautizado y convertido se llamó Diego Arias Dávila, nacido en 1405 y fallecido en 1466. Su trayectoria corresponde a la de un humilde vendedor callejero que asciende bajo la sombra de Enrique IV de Castilla, relación y protección que le permitió ocupar cargos importantes dentro del engranaje burocrático de la Corte, fundar un mayorazgo, ser dueño de tierras en diversos sectores de Castilla, para convertirse en una de las figuras de mayor poder político, económico y religioso de toda Castilla. (*Idem*) De esta manera, don Diego Arias Dávila se convierte en el contador mayor, consejero regio y favorito de Enrique IV de Castilla. No obstante, según Mena García, fue un personaje odiado por la gente del pueblo. Esto se explica en acusaciones y estrofas anónimas de las Coplas del provincial, dedicadas a Diego Arias Dávila; en ellas resaltan las procaces referencias a su humilde origen social y a su condición de judío circunciso, mofándose de los emblemas del escudo de armas de los Arias; águila, castillo y cruz. A continuación el detalle:

“a ti fray Arias puto
que eres y fuiste judío,
contigo ya no disputo
que tienes gran señorío,
águila, castillo y cruz,
dime, ¿de donde te viene?
pues que tu p. capuz
nunca te tuvo ni tiene
águila, castillo y cruz
judío ¿Dónde lo hubiste?
El águila es de rapiña
El castillo de Maux
Y la cruz, donde pusiste
A mi redentor Jesús.

Es necesario retrotraer la ascendencia familiar de Pedrarias Dávila, pues en ese bosquejo genealógico, la Dra. Mena García descubre los indicios del porqué Pedrarias logró crear en el Istmo, luego de ensayar otras opciones, diseñar una ruta transitista interoceánica entre la ciudad de Panamá y Nombre de Dios, que luego derivaron en las ferias de Nombre de Dios y Portobelo. Esta estructura transitista fue complementada con la llegada de la Armada del Mar del Sur, procedente del Perú, las recuas de mulas de Centroamérica, lo que coadyuvó a la estructuración comercial que definió la vida económica de España en el Istmo, Costa Rica y Perú, durante la mayor parte de la vida colonial.

Nos parece que Pedrarias debió conocer de las perspectivas mercantiles de su abuelo, quien logró alcanzar una gran fortuna de 300,000 ducados, con posesión de casas y tierras, contar con el absoluto monopolio de la venta de carne en Segovia, así como la dirección exclusiva de las prósperas ferias de dicha ciudad. (*Ibidem*: p.20)

No obstante, para emprender un estudio de don Pedrarias Dávila, se requiere encontrar el meollo de su proyección colonizadora en las Indias, que se apoya en diversos factores, dentro de una codiciosa y controversial personalidad, estigmatizada por su tiránico gobierno en Castilla del Oro y Nicaragua, por su ascendencia de judío converso, por el ajusticiamiento de sobresalientes capitanes como Balboa, descubridor del Mar del Sur y primero en establecer una ruta transístmica entre la ciudad de Santa María la Antigua del Darién y

el golfo de San Miguel, y Hernández de Córdoba, descubridor de las facultades interoceánicas por el lago de Nicaragua y río San Juan y fundador de las ciudades de León y Granada. Además, a Pedrarias y sus lugartenientes se les atribuye ser los ejecutores de la decadencia de la cultura indígena del Istmo y de Nicaragua. (Recordemos que la antropóloga Dra. Reina Torres de Araúz, llamó a este hecho la decapitación de una cultura.)

La historiografía americanista en manos de la historiadora sevillana, Dra. María del Carmen Mena García, desmenuza y desentraña el itinerario histórico de Pedrarias, a través de diversas obras en las que revierte objetivamente y dentro de un equilibrado análisis, la vida histórica de Pedrarias, ya fuera como cortesano o como gobernador. Ella deja saber la posición egoísta y ambiciosa de Pedrarias que, celoso del protagonismo de sus capitanes subalternos, los doblega y desconoce, en gran medida, su alcance colonizador. De esta autora, véase la obra *Pedrarias Dávila o la ira de Dios: una historia olvidada*. Sin embargo, existe una empeñada leyenda negra, que es una retrospectiva radicalizada de apreciaciones subjetivas, dentro de todo un panorama abyecto, sin evaluar la institucionalización que hizo Pedrarias del gobierno colonial en todas sus estructuras y en pleno expansionismo español. Lo que correspondía hacer del Istmo, nervio motor del transitismo comercial interoceánico y, como señalan los historiadores Gasteazoro, Araúz Monfante y Muñoz Pinzón, eje del expansionismo colonizador hacia Centro y Sudamérica.

Estos son renglones históricos subyacentes a la política de la Corona española dirigida por Fernando, el Rey regente, quien en su afán por encontrar una ruta para el comercio con las Indias Orientales, como alternativa al bloqueo del paso por el Mar Rojo por parte de los turcos y, a la vez, tener otras opciones ante el monopolio comercial ejercido por venecianos y genoveses en el Mediterráneo, instruye a los conquistadores y les ordena la búsqueda de la ruta por el Atlántico hacia el Pacífico.

Ahora bien, es necesario señalar que, España comparte estas actividades marítimas con Portugal, pues luego de la bula Inter-caetera de Alejandro VI, papa español, acapararon la mayor parte del continente americano y costa occidental de África, tareas que llevaron a una amplitud geográfica y a colocar al Istmo, con el nombre de Veragua, en los mapamundi, portulanos y mapas de América, para representar lo que luego se llamó Castilla del Oro. En ese avance cosmográfico estuvieron apoyados por la imprenta, la brújula,

el astrolabio, el sextante, para, en gran medida, desarrollar la navegación y el horizonte colonizador español.

En ese temprano siglo XVI, aparece la figura del bachiller Martín Fernández de Enciso, autor de la *Suma geográfica*, publicada en 1519, la cual, en palabras del historiador español Mario Hernández Sánchez Barba, "(...) marca precisamente el conocimiento geográfico de América (...)".¹

No se trata de hacer una historia hazañosa, sino definir cómo el determinismo geográfico del Istmo se hizo patente en el desarrollo colonizador de una cultura Ibérica sobre una cultura Indiana, cuyos resultados permiten descubrir esa vocación del colonizador español por el oro y las perlas, lo que cimentó un temprano capitalismo y la avidez en su plano colonizador, lo que produce estragos en la población indígena en el Istmo y la obliga a desmoronarse demográficamente.

En ese plano inicial de las relaciones hispano-indígenas, se instalan las encomiendas, que fue el prototipo de la extorsión laboral de los indígenas, se promueve su venta, se canjean por privilegios o por apoyos solidarios. En suma, sí es una historia que se abocó en una desigual relación que sumió al indígena al vasallaje y a la pérdida de su hábitat y bienes en oro y perlas, para experimentar, además, su esclavitud y abuso sexual de sus mujeres. Fue un atropellamiento cultural dentro de una mediatizada ideología, que se patentiza en ese aporte de los juristas y teólogos españoles "(...) que se inclinaban a concebir a los indios como seres incapaces de recibir la fe y de vivir conforme a la civilización occidental". (Gasteazoro, 1977, p.17) Ellos, al crear "el requerimiento", justificaban un desventajoso y cruel enfrentamiento entre las partes en las llamadas "guerras justas", "cabalgadas", ventas de indígenas esclavos, doctrina política de cuya aplicación se derivó la actuación personificada del conquistador en sus tareas colonizadoras. De allí que De las Casas llamara a Pedrarias Dávila "Furor domini o la ira de Dios".

Según el historiador Morales Padrón, el requerimiento,

(...) se leyó a árboles y cabañas vacías, a una legua antes de que se iniciara el encuentro o detrás de los indios a la carrera cuando estos emprendían la huida. A veces era leído al redoble de tambor, ante la perple-

1. Hernández Sánchez Barba, Mario: Historia de América. Editorial Alambra, S.A., España, 1981, p.118.

jidad de los naturales que no comprendían el castellano y en muy pocas ocasiones, mediante intérpretes o [lenguaraz] que tradujera el texto a los indígenas, aunque desde 1526, se hizo obligatoria la intervención de éste, para hacerlo comprensible. (Citado por Martínez Cutillas, 2007, p.105)

El requerimiento fue el argumento y filosofía histórica de la Conquista, de allí que el historiador Morales Padrón lo llama “la teología del caballo” y según Bernal Díaz del Castillo, la conquista indígena fue “la novela bélica que España estaba escribiendo”. Es decir, la personalidad del conquistador, en este caso Pedrarias Dávila, refleja en su actitud, el mismo papel que proyectaron los españoles contra los moros. Fue un trato similar, donde adquirieron, dice Morales Padrón “el hábito del horror”. (Morales Padrón, 1974, pp. 76 y 77) Efectivamente, las acciones de uno de sus capitanes demuestran una inhumana actitud. Entre ellos, Juan de Ayora, de quien Mena García describe sus atrocidades contra los indios, así:

(...) Se torturaba a los indios para que hablasen y luego los asesinaban con una crueldad despiadada ya fuera ahorcándolos en los árboles, echándolos a los perros para que los despedazaran, lanzándolos de sus caballos. Por doquier iban sembrando el odio y la destrucción. (Cit. Mena García, 1992, p.61)

Cabe preguntarse ¿cómo Pedrarias, hombre de avanzada edad, pudo lograr la hegemonía política en Castilla del Oro y en Nicaragua?

En primer lugar, el prestigio de Pedrarias procedía desde la Corte, donde se le llamaba el gran justador y el galán; además, se le reconocían diversos logros en campañas militares en África y Granada, lo que sumado a su matrimonio con doña Isabel de Bobadilla y Peñalosa, lo hizo acreedor de una marcada influencia con la Reina de España. De tales relaciones, su mujer se granjeó la frase que se hizo popular, “después de la Reina de Castilla, la Bobadilla”, influencia que la historiadora Mena García reseña así: “[Pedrarias] salió impoluto de los más duros trances con la inestimable ayuda de esa astuta y habilidosa señora que era doña Isabel (...)”. Efectivamente, esa influencia, conjugada con la del obispo Juan de Fonseca, permitió a Pedrarias mantenerse como gobernador de Castilla del Oro desde 1513 hasta 1526, para luego ser nombrado Gobernador de Nicaragua, desde 1527 hasta 1531.

El otro factor importante, en su aventajada labor como gobernador, fue el de contar con un grupo de capitanes como Gaspar de Espinosa, Francisco Piza-

rro, Pascual de Andagoya, Diego de Albites, Francisco de Becerra, Hernando de la Serna, Lope de Olano, Diego de Almagro, Juan de Ayora y otros, quienes llevaron a la vanguardia el sometimiento de los cacicazgos indígenas, fundación de ciudades, el enriquecimiento del gobernador, procesos de conquistas en Centro y Suramérica. Fueron ellos también quienes diseñaron la inicial ruta transísmica, Nombre de Dios, río Chagres, Cruces, ciudad de Panamá.

La historiadora-antropóloga Dra. Reina Torres de Araúz, quien con un trabajo de insospechable dimensión, a través de la creación de museos en todo el territorio ístmico, por medio de sus obras de Historia, Etnografía y Antropología, transcripciones de relaciones coetáneas al proceso conquistador, elaboración de mapas de los cacicazgos, publicación de la *Revista Hombre y cultura* y muchos otros atributos, trató, en gran medida, de sacar del oscurantismo histórico nuestra herencia cultural indígena, en el arte y otras manifestaciones de sus formas de vida.

Por ejemplo, en una relación de Gaspar de Espinosa, transcrita por la Dra. De Araúz, en su obra *Natá prehispánica*, él describe los asentamientos de los cacicazgos, cuyos nombres forman parte de muchos pueblos del Panamá de hoy. Además, da referencias de cómo Pedrarias, fiel cumplidor de órdenes del rey Fernando, promovió la búsqueda de un paso interoceánico. Pedrarias no escatimó esfuerzos para enviar expediciones hacia Centroamérica, dirigidas por Gil Gonzalo Dávila y Gaspar de Espinosa y hacia Sudamérica, por medio del capitán Pascual de Andagoya.

En ese crítico período, Pedrarias, con informaciones de los capitanes y tenientes en lo relativo al reconocimiento geopolítico del Istmo, optó por darle un viraje administrativo decisivo a Castilla del Oro. Ordenó trasladar la sede de la gobernación de Castilla del Oro, Santa María la Antigua del Darién, hacia un caserío de pescadores, donde fundó la ciudad de Panamá, un 15 de agosto de 1519, bajo la advocación de Nuestra Señora de la Asunción. Sin embargo, experimentó oposición de algunos vecinos connotados, como el veedor Gonzalo Fernández de Oviedo, porque el cambio, prácticamente dejaba sin efecto sus funciones y representaba pérdida de casa y otros bienes.

Las Relaciones del Lic. Gaspar de Espinosa, de marzo de 1515 y la del 20 de junio de 1519, son otras fuentes que enriquecen esa percepción de la Conquista. Allí se reconocen las actividades militares sobre los cacicazgos, las exigencias de vasallaje con base en el requerimiento, posesión de grandes

cantidades de oro y perlas, repartimiento de indígenas, dentro de criterios narrados por un cronista parcializado en su postura, cuando describe los hechos. Sin embargo, deja notar subjetivamente los efectos de ese proceso de conquista, que algunos historiadores han querido matizar, al llamarlo “encuentro entre dos mundos”.

Ahora es preciso analizar, hasta qué punto favoreció el cambio del eje principal conquistador bajo el eje de la ciudad de Panamá y Nombre de Dios, sin querer entrar en esa obcecada posición historiográfica que acapara la atención histórica del Panamá de la Conquista con la decapitación de Balboa. Recurro a una explicación más ampliada hacia el diseño poblacional que estructuró Pedrarias.

Es cierto que tales acciones corresponden a las ambiciones protagónicas de Pedrarias, es también cierto que ello eliminaba a Balboa, rival que la Corona había nombrado como adelantado del Mar del Sur y gobernador de las provincias de Panamá e isla de Coiba; y con él a la otra opción diferente a otra propuesta transistmica presentada por él, “(...) en la que enlazaba el golfo de San Blas con el estuario del río Chepo con una distancia mucho más corta y un camino terrestre muchísimo más transitable que el de Panamá a Nombre de Dios”. (Mena García: 1992, p.122)

En otras apreciaciones de la Dra. Mena García sobre la decisión de Pedrarias en el cambio de sede de la gobernación, ella toma como opinión coetánea las críticas hechas por el cronista Antonio de Herrera, quien dijo: “(...) No acertó (Pedrarias) en este asiento por ser tierra calidísima y humidísima, por lo cual en los primeros veintiocho años que se ganó el Perú murieron más de cuarenta mil hombres de malas enfermedades”. (Ibídem: p.23) Asimismo, agregó: “(...) Nombre de Dios, en la Costa Atlántica, fue también famosa con el paso de los años por los estragos que producía en los hombres, la fiebre amarilla, la malaria y las enfermedades entéricas”. (Ídem) Sin embargo, el eje ciudad de Panamá-Nombre de Dios, al ser fundada Natá, en 1820, de gran riqueza agraria, facilitaría el avituallamiento de los vecinos y viajeros de la mencionada ruta de tránsito. Paradójicamente, en Santa María la Antigua del Darién se había hecho difícil el sostenimiento alimenticio de la hueste de Pedrarias que, incluso, en los primeros años, hizo perecer por hambre a más de la mitad de los miembros de la expedición que trajo de España; alrededor de 2000 personas.

La cultura transitista diseñada por Pedrarias en el Istmo de Panamá, conllevó todo un proceso expedicionario que inicialmente se delineó con la fundación de la ciudad portuaria de Acla en 1515, desde donde se podría transitar a pie o a caballo en línea recta hacia el Mar del Sur, frente al archipiélago de Las Perlas. (Mena García, 1992, p.91). Según el criterio del gobernador Pedrarias, “(...) Acla podría convertirse, pasado el tiempo, en uno de esos tres eslabones que aseguraran el tránsito del Istmo y la comunicación entre ambos océanos” (Ídem). Sin embargo, llama la atención que, a pesar de que por el golfo de Urabá, se podía atravesar el Istmo por el curso del río Atrato, localizado casi inmediato a la ciudad de Santa María la Antigua del Darién, Pedrarias no lo visualizara como alternativa interoceánica, como lo planteó luego Humboldt, en 1801. Quizá influyó el fracaso de Enciso, de Balboa y del capitán Francisco de B Herrera, quienes experimentaron una feraz resistencia de los indígenas, lo que les impidió apoderarse de reseñadas riquezas mineras en esos sectores. Pese a esa ceguera de Pedrarias en torno a la valoración de sus expedicionarios por el noreste del Istmo, él logró alcanzar un amplio conocimiento geográfico de las costas y tierras de los cacicazgos, tanto en la vertiente del Caribe como en el Mar del Sur, pues los capitanes encargados de tales exploraciones le ofrecían informes detallados sobre la posibilidad de crear una vía expedita entre ambos mares.

El historiador Gasteazoro dice que Pedrarias fue el prototipo del hombre renacentista: individualista, emprendedor, visionario, aunque con reminiscencia medieval como el “...sentimiento caballeresco, la devoción religiosa y el amor a la fama”. (Cit. Gasteazoro, pp. 20 y 21) Incluso, a través de los estudios del cosmógrafo Pascual de Andagoya, se pensó en la posibilidad de construir un canal interoceánico entre la ciudad de Panamá y Nombre de Dios, bajo la opción de la cuenca hidrográfica del río Chagres, y contar con criterios más prácticos y viables para la escogencia del camino real entre la ciudad de Panamá y Nombre de Dios.

La expedición de Pedrarias, procedente de España, trajo consigo la institucionalización colonial, civil y eclesiástica, paradigma para promover el expansionismo cristiano, como uno de los principales vértices del proceso de conquista y colonización. De esta manera, don Juan de Quevedo y el cabildo clerical, miembros de las órdenes de franciscanos y dominicos instalaron la catedral con advocación a Nuestra Señora de la Antigua y un monasterio, en el que incluso, tanto el bachiller Gaspar de Espinosa como el gobernador

Pedrarias Dávila, enviaron a los hijos de algunos caciques a educarse en la religión cristiana; un medio proselitista y propagador, entre aquellos grupos indígenas, adoradores de dioses de la naturaleza e interés en la cosmogonía.

Definitivamente, las expediciones enviadas por Pedrarias hacia el poniente, al mando de Gaspar de Espinosa, Gil González Dávila y Francisco Hernández de Córdoba en 1519, permitieron, al primero, reconocer en su trayecto a pie, desde Punta Burica hasta Natá, las condiciones de poblamiento indígena, la conformación de las costas de Chiriquí y Veraguas. Aquí aparece la figura de Urracá, quien hace resistencia invicta al proceso colonizador emprendido por Pedrarias y Espinosa en sus territorios de la cordillera veragüense. Por su parte, González Dávila y Hernández de Córdoba colonizaron Nicaragua y lograron fundar las ciudades de León y Granada, aunque no sin antes enfrentarse a las ambiciones de Pedrarias, quien no toleraba rivalidades ni méritos en lo relativo a logros de colonización y descubrimientos de nuevos territorios o a cuotas de poder.

Él trajo instrucciones de cómo había de ser la configuración urbana y el poblamiento, ya fuera con estructura parroquial manejada por un cabildo y bajo el diseño de una plaza central contorneada de calles, edificios y casas principales. El Rey recomendó a Pedrarias “(...) que en su política de poblamiento, tomara en cuenta la ventaja de los lugares, como avanzada para alcanzar el Mar del Sur, de que hablan los naturales”. (Cit. Araúz y Pizzurno, p.32)

A la par de estas circunstancias de exploraciones de conquista, Pedrarias a su vez, hizo asociación con Hernando de Luque, Francisco Pizarro, Diego de Almagro, para continuar las expediciones hacia Sudamérica; es decir, la conquista del Perú. Sobre ello informaba al Rey el envío de una Armada en 1525; sin embargo, los socios de Pedrarias, le reclamaban un aporte en dinero o en especies, lo que el Gobernador se negaba a suplir. Finalmente, Pedrarias, ante los reclamos de Almagro, desistió de participar de la empresa, a cambio de mil pesos. (Cit. Mena García, 1992, p.171) Ante esta situación, Francisco Pizarro, finalmente en La Española y se agenció cierto financiamiento, con el cual pudo proseguir y lograr la conquista del imperio incaico, donde obtuvo inimaginables riquezas.

En estos episodios de la historia, el gobernador Pedrarias Dávila, tanto en Castilla del Oro como en Nicaragua, promovió durante el proceso de conquista y colonización, la fundación de ciudades como Acla, Panamá, Natá y el

re poblamiento de Nombre de Dios en el Istmo, y en Nicaragua se le atribuyen León, Bruselas, Segovia y Granada. (Cit. Gasteazoro, 1977, p.30) Se concluye entonces que, Pedrarias Dávila, dentro de su gestión administrativa y pese a su avanzada edad, estructuró una nueva nación españolizada en el Istmo, cuyo esquema geopolítico transitista, definió el horizonte económico y la vida colonial panameña. Además, dentro de una óptica objetiva, supo proyectarlo hacia Centro y Sudamérica.

Ante estos atributos expuestos sobre Pedrarias Dávila, la *Academia de Genealogía e Historia de Panamá*, honra su memoria, como homenaje al fundador de la muy noble y leal ciudad de Panamá, en su aniversario número cuatrocientos noventa y dos.

BIBLIOGRAFÍA

Aram W., Bethany: La leyenda negra y leyendas doradas en la conquista de América. Traducción de Antonio Carrasco Álvarez. Madrid, Marcial Pons, 2008.

Araúz, Celestino Andrés y Pizzurno Patricia: El Panamá hispano (1501-1821). Comisión Nacional del Quinto Centenario. Panamá, Litho Editorial Chen, S.A., 1991.

Fernández de Oviedo, Gonzalo. 1996. Segunda reimpresión, Fondo de Cultura Económica, México.

Gasteazoro, Carlos Manuel y otros: La historia de Panamá en sus textos, 1501-1903. Tomo I, Panamá, Editorial Universitaria, Imprenta de la Universidad de Panamá, 1979.

--- "Aproximación a Pedrarias Dávila". En Antología de la Ciudad de Panamá. Tomo I, Panamá, Ediciones Instituto Nacional de Cultura, Colección patrimonio Histórico, 1977.

Mark, Gerstle: La tierra dividida. Panamá, Editorial Universitaria Carlos Manuel Gasteazoro, 1978.

Martínez Cutillas, Pedro: Panamá colonial, historia e imagen. Madrid, Editado por Ediciones Balboa, Panamá y Ediciones San Marcos Madrid, 2006.

Mena García, María del Carmen: Pedrarias Dávila o la ira de Dios: una historia olvidada. Universidad de Sevilla, Sevilla, 1992.

--- Sevilla y la flota de Indias. Sevilla, Universidad de Sevilla y Fundación El Monte, 1998.

--- Un linaje de conversos en tierras americanas. Universidad de León, Imprenta Kadmos, 2004.

Molina Montes de Oca, Carlos: Y las mulas no durmieron. Impreso en San José, Costa Rica, 2005.

Morales Padrón, Francisco: Los conquistadores de América. Colección Cultural, Madrid, Epasa-Colpe, S.A., 1974.

Sosa, Juan B. y Arce Enrique J.: Compendio de historia de Panamá. Panamá, Edición de la Lotería Nacional de Beneficencia, 1971.

Torres de Araúz, Reina: Transcripción de Relación en Natá Prehispánico. Panamá, Imprenta de la Universidad de Panamá, 1972.

IDEA Y PROYECTOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UNA VÍA DE COMUNICACIÓN ACUÁTICA POR EL ISTMO DE PANAMÁ

Por: Reymundo Gurdían Guerra¹

SUMARIO:

1. La idea de un canal 2. El movimiento expansionista norteamericano 3. Los franceses entran en acción 4. La política canalera de Estados Unidos a partir de 1880, y 5. El tratado Herrán-Hay y la separación de Colombia en 1903

La posición geográfica del istmo de Panamá ha jugado un papel importante en la comunicación de los grandes movimientos migratorios que han ocurrido en el continente americano en distintos momentos históricos. Sin embargo, no es hasta principios del siglo XVI cuando las huestes españolas visualizan y luego explotan las ventajas que dicha posición geográfica ofrecía a sus planes de expansión y dominio en el Nuevo Mundo y, por lo tanto, serán ellos quienes la van a usufructuar como una ruta privilegiada para el trasiego interoceánico de hombres, pertrechos y mercaderías, y en particular, de los metales preciosos procedentes de las ricas regiones argentíferas del Pacífico americano.

1. El autor es historiador y profesor del Departamento de Historia de la Facultad de Humanidades. Actualmente es subdirector del Instituto de Estudios Nacionales de la Universidad de Panamá.

Con la consolidación de la conquista peruana, los descubrimientos de ricos yacimientos argentíferos en el Alto Perú y con la creación e institucionalización del sistema de ferias y galeones, en la quinta década del siglo XVI, la función de tránsito interoceánico se va a definir a favor del territorio istmeño, dando como resultado el acortamiento de las distancias y el incremento del comercio ultramarino entre España y sus colonias, lo que trajo como consecuencia la revalorización del papel estratégico del istmo de Panamá en las comunicaciones marítimas hispanas.

Tal función de tránsito va a perdurar durante gran parte del periodo colonial y aún más allá, aunque con ciclos de altas y bajas propios de la situación del comercio internacional y de las coyunturas políticas de los grandes centros de poder mundial, pues a partir de mediados del siglo XIX, la ruta tradicional panameña da inicio a un proceso de modernización creciente que se concreta, primero, con la construcción del ferrocarril transístmico (1850-1855), obra impulsada por un grupo de inversionistas norteamericanos encabezados por John Lloyd Stephens, William Aspinwall y Henry Chauncey; prosigue en la década de 1880 con los trabajos de excavación para la construcción de un canal interoceánico, proyecto iniciado originalmente por un consorcio privado francés bajo la dirección y liderazgo del conde Ferdinand de Lesseps (1880-1903), el que luego de muchos problemas y graves tropiezos técnicos y financieros y con un alto costo en vidas humanas es finalmente retomado y concluido por el gobierno estadounidense en 1914, dando lugar a lo que hoy se conoce como el complejo del Canal de Panamá, infraestructura de transporte que en la actualidad está sometido a un proceso de modernización y ampliación de su capacidad de tránsito a través de la construcción de un tercer juego de esclusas de alto nivel, con lo que se espera satisfacer la creciente demanda del comercio y del transporte marítimo internacional.

1. LA IDEA DE UN CANAL

La idea de construir una vía de comunicación acuática por el istmo de Panamá con el propósito de facilitar la expansión europea, fomentar el comercio y las comunicaciones entre los países ubicados a ambos lados del Atlántico y del Pacífico, se remonta a las primeras décadas del siglo XVI. En efecto, desde 1528, ingenieros españoles “propusieron a la Corona que se abriera una comunicación acuática utilizando el paisaje natural existente desde Chagres hasta Cruces y se excavara una vía artificial de Cruces a Panamá. Luego, por

decreto real, en 1534, Carlos V ordenó al gobernador de Tierra Firme (...) continuar con el plan de acción de una vía transístmica interoceánica, y le recomendó reclutar hombres de experiencia para hacer un estudio del valle del río Chagres y las regiones adyacentes, con el propósito de investigar la unión de las aguas navegables en el Chagres y el Pacífico, e informar sobre la ruta más factible”.²

A pesar de este interés, la construcción de tales obras estaban más allá de las posibilidades reales de la época. No obstante, a partir de allí y sobre todo durante el siglo XIX van a ser incontables los proyectos, iniciativas y propuestas realizadas con este fin. Para entonces Panamá formaba parte del territorio colombiano y, por lo tanto, las principales decisiones referente a los asuntos istmeños y, en particular los permisos, derechos, privilegios o concesiones para la realización de estudios técnicos, de exploración o de factibilidad sobre eventuales medios de comunicación, ya sean terrestres o marítimos, se tomaban y otorgaban desde el gobierno ubicado en Bogotá.

Durante el siglo XIX, la política colombiana para la construcción de un canal interoceánico se asentó sobre dos pilares fundamentales: garantizar el libre tránsito y la neutralidad, y la soberanía colombiana sobre Panamá. En el plano internacional, Bogotá celebró con Washington “el tratado Mallarino-Bidlack el 12 de diciembre de 1846, y a lo interno, expidió una legislación orientada también en ese sentido. Ejemplo de esta política fue la expedición de una ley en 1835, en la que se declaraban libres para el comercio universal las ciudades de Portobelo y Panamá, y otra en 1866, mediante la cual se consideraban neutrales para todos los efectos los puertos de uno y otro extremo del canal y en caso de guerra, el tráfico no se vería interrumpido. Aparte de lo anterior, el gobierno de Colombia utilizó dos sistemas para garantizar esos postulados y, especialmente la construcción de un canal: el de los privilegios o concesiones y el de los tratados internacionales”.³

-
2. Miles P. DuVal Jr. *Cádiz a Catay. La historia de la larga lucha diplomática por el Canal de Panamá*. Panamá, Editorial Universitaria, 1973. Sobre el tema de los antecedentes y los proyectos para la construcción de una vía de comunicación interoceánica por el istmo de Panamá ver con provecho: Gerstle Mack, *La tierra dividida. Historia del Canal de Panamá y otros proyectos del canal istmico*. Panamá, Editorial Universitaria, 1978; Alfredo Castellero Calvo y Michael Conniff, “Proyectos para la construcción de un canal por Panamá, siglos XVI-XIX”, en: Castellero Calvo, Alfredo (director), *Historia general de Panamá*, volumen II, el siglo XIX. Panamá, Comité Nacional del Centenario de la República, 2004; Jorge Conte Porras, *Panamá y la comunicación interoceánica*. Bogotá, Multiletras Editores, Ltda., 1999; Celestino Andrés Araúz y Patricia Pizzurno, *Relaciones entre Panamá y los Estados Unidos (Historia del canal interoceánico desde el siglo XVI hasta 1903)*, tomo I, Panamá, Autoridad del Canal de Panamá, 1999, entre otros.
 3. Enrique Gaviria L. *Historia de Panamá y su separación de Colombia*, Bogotá, Editorial Temis, 1996, p. 23.

En desarrollo de esta política, el gobierno de la Nueva Granada otorgó en 1835 una concesión al barón Charles de Thierry, un aventurero que se hacía pasar por rey de Nueva Zelanda, para construir un canal usando las aguas del río Chagres y la bahía de Limón en el Atlántico y las aguas del río Grande, en el Pacífico. En 1836, se conceden privilegios a franceses y nacionales y en desarrollo de la legislación de 1842, se otorgan nuevas concesiones a ciudadanos colombianos. En 1851, el gobierno concede dos privilegios por 99 años: uno a Manuel Cárdenas y Florentino González para abrir un canal entre el Atrato y el océano Pacífico y otro a Ricardo de la Parra y Benjamín Beaggle para unir las aguas de los ríos Atrato y San Juan. Un año más tarde las leyes colombianas conceden otros privilegios a los señores Patricio Wilson, Juan Henderson y otros para abrir un canal por el istmo del Darién, entre el golfo de San Miguel y la ensenada de Caledonia. Uno de los últimos privilegios se concedió también por 99 años en 1855, a los señores José Gooding y Ricardo Vanegas para unir las aguas del río Atrato y sus afluentes con las del Pacífico.⁴ Sobra decir que ninguna de las concesiones y privilegios anteriores se tradujo en la construcción del mencionado canal.

2. EL MOVIMIENTO EXPANSIONISTA NORTEAMERICANO

Mientras esto ocurría en Colombia, algunos líderes americanos entre ellos Thomas Jefferson, visualizaron, desde inicios del siglo XIX, un inmenso movimiento expansionista de las trece colonias. Jefferson era consciente de la necesidad de que su país debía adquirir primeramente el territorio de la Louisiana, en poder de Francia y la Florida, de España. Igualmente pensaba que era necesario conquistar y dominar toda la región del mar Caribe, incluyendo la toma y control de la isla de Cuba y otros territorios insulares, ideas que aunque no se llegaron a cristalizar en la época, permanecieron latentes a lo largo del siglo XIX.⁵

Sin ánimo de profundizar en el tema, valga señalar que la “Doctrina Monroe” con los corolarios que se le adicionan, la teoría del “Destino Manifiesto” y la “Política del Garrote” constituyen los fundamentos teóricos e ideológicos

4. Ibid.

5. Ver con provecho Juan Antonio Tack, Ilusiones y realidades en las negociaciones con los Estados Unidos de América. Panamá, Ediciones Manfer, S.A. 1995, pp. 9-10.

que configuran, sustentan e impulsan, los movimientos expansionistas e intervencionistas estadounidenses en América Latina y el Caribe a lo largo del siglo XIX y en las primeras décadas del XX.

La década de 1840, es un periodo sumamente importante en el proceso de expansión territorial de la unión americana. Hacia mediados de esa década, se arraiga en la mentalidad americana la idea de un Destino Manifiesto, la cual ha sido interpretada, esencialmente, en dos sentidos: uno religioso y otro concreto. En un sentido religioso, “era cierta creencia de que los norteamericanos habían sido escogidos por Dios para construir una civilización superior y espléndida en medio de la selva (África, Asia y América Latina), que serviría de modelo para las viejas sociedades de Europa”; y en un sentido concreto o práctico significa “la expansión territorial de los Estados Unidos hacia el Pacífico y por el resto del mundo para cumplir los designios divinos de “civilizar a los salvajes”. En rigor, la bien explotada idea del Destino Manifiesto se grabó en la mentalidad ingenua norteamericana como “una máxima filosófica, como un imperativo ideológico y fue el slogan ideal de los expansionistas y esclavistas yanquis que pedían a gritos la anexión, la asimilación, la conquista o la adquisición en cualquier forma de territorios vecinos y lejanos”.⁶

Aunque el proceso de expansión hacia el Oeste cobró importancia desde la administración Tyler, es con James K. Polk, quien asumió el cargo de presidente de la Unión americana el 4 de marzo de 1845, que el proceso se acelera vertiginosamente, pues este gobernante es considerado “uno de los más fervorosos creyentes y practicantes del culto político al Destino Manifiesto y quien llegó a autoconvencerse de que este “maravilloso destino de los americanos” les había sido concedido por la gracia divina muy especial de Dios; así no le quedaba otro camino que cumplir en la práctica “tan elevado mandato divino”. Polk lleva a cabo la guerra contra México, provocada en todos sus detalles por los Estados Unidos, la cual termina con la firma del tratado de Guadalupe-Hidalgo, el 2 de febrero de 1848, después de haber ocupado las tropas gringas la capital mexicana y de encontrarse ya firmemente posesionados los Estados Unidos de lo que ahora son los estados de California y Nuevo México. Además de Texas, el territorio arrebatado en 1848 a los mexicanos, abarcaba una extensión aproximada de unas 525,000 mi-

6. Julio Yau, *El Canal de Panamá; Calvario de un pueblo*. Madrid, Editorial Mediterráneo, 1974, p. 34.

llas cuadradas”. Es decir que en esta guerra provocada,⁷ México perdió casi un tercio de su territorio que a cambio, el gobierno estadounidense canceló a este país la suma de 15 millones de dólares y asumió el pago de los reclamos de sus propios ciudadanos contra el gobierno mexicano, una cifra de casi 3.2 millones de dólares.

Al finalizar la década de 1840, el territorio americano se había extendido prácticamente de costa a costa, lo que puso de manifiesto la validez de los proyectos expansionistas de principios del siglo XIX. Esta nueva realidad afianzó no sólo los viejos planteamientos de unir mediante un sistema ferroviario esa inmensa masa territorial recién adquirida, sino que también cobraron vigencia las ideas referentes a establecer un sistema de comunicación interoceánico en algún punto de la América Central que posibilitara el tráfico rápido y continuo de hombres, pertrechos y mercancías entre los océanos Atlántico y Pacífico. Al mismo tiempo que la posesión y control de un medio de comunicación de esta naturaleza permitiría extender su poder y dominio en el Caribe, también era una forma de contrarrestar la cada vez mayor influencia británica en la región.

No es casual, entonces, que desde mediados de esa década, el gobierno de la Unión americana haya iniciado negociaciones con los gobiernos de Nueva Granada y de Nicaragua con la finalidad de concertar tratados que, si por un lado, fomentan los vínculos de amistad y cooperación y promovían el comercio y la navegación entre esas naciones, por otro lado, perseguían controlar una ruta en la región centroamericana que les posibilitara la construcción de un medio de comunicación (ya fuese terrestre o marítimo) que permitiera el tránsito rápido y seguro del Atlántico al Pacífico o viceversa. Con tales acuerdos se logró, también, el objetivo estratégico de disuadir que estas

7. Varios estudiosos norteamericanos sostienen que el presidente Polk incitó a México a la guerra a propósito. Sobre el particular, Thomas Hietala sostiene: “Aunque actuó provocadoramente, aparentemente esperaba alcanzar sus objetivos sin recurrir a la guerra. El derramamiento de sangre de 1846 significó un fracaso (y no un éxito) en su estrategia. Polk desplegó el ejército para ganar territorio en una maniobra que alarmó a los liberales. A dos meses de iniciada la guerra, el representante de Massachusetts George Ashmun, cuestionó al Presidente. “Ya no se finge que nuestro propósito sea rechazar una invasión”, protestó, “la máscara se cayó; el velo se levantó; y vemos invasión, conquista y colonización estampadas sobre nuestros estandartes”. Ashmun y otros liberales no podían reconciliar el accionar de Polk con los ideales de inocencia y excepcionalismo. Los demócratas, sin embargo, replicaron que Polk era irrepachable. Cuando la guerra terminó, el senador Sidney Breese de Illinois argumentó que se había mantenido el compromiso histórico de su país con la paz y el honor nacional. “Desde el nacimiento de nuestra nación, señor, nunca hemos dado ocasión para la guerra, ni siquiera con las tribus bárbaras de nuestras fronteras” insistió. “Nos enorgullece... que toda nuestra historia se pueda explorar y que ni un solo acto de injusticia nacional se pueda encontrar en sus páginas; ni una mancha de ese tipo en nuestro blasón nacional”. Pero sin embargo, “los políticos, los editores, los soldados y los ciudadanos querían más territorio...”. Thomas Hietala, “Destino Manifiesto, expansionismo e imperialismo”, en www.pbs.org/Kera/usmexicanwar/prelude/md_expansionism_esp.html.

pequeñas naciones centroamericanas hicieran concesiones especiales en el futuro inmediato a alguna otra potencia europea, especialmente a Inglaterra, en relación con la construcción de una posible vía de comunicación interoceánica en el área.

Los esfuerzos de la diplomacia americana concluyen con la suscripción de convenios de amistad, navegación y comercio tanto con Bogotá (1846) como con Managua (1849). En relación al primero de ellos, el 12 de diciembre de 1846 se firmó el tratado Mallarino-Bidlack mediante el cual se concedía a los Estados Unidos franquicias, privilegios e inmunidades, en lo relativo al comercio y navegación y que esta igualdad de favores se haría extensiva a los pasajeros, correspondencias y mercancías de ese país que transiten a través de dicho territorio; además el gobierno de Nueva Granada garantizaba a Estados Unidos el derecho de vía o tránsito a través del istmo de Panamá por cualquier medio de comunicación que ahora exista, o que en el futuro pueda abrirse. A cambio de estos importantes privilegios, los Estados Unidos se comprometían a garantizar a la Nueva Granada, “la perfecta neutralidad del istmo, con la mira de que en ningún tiempo, existiendo este tratado, sea interrumpido el libre tránsito de uno a otro mar y, también, garantizan los derechos de soberanía y propiedad que este país tiene y posee sobre dicho territorio”.⁸

Con respecto a Nicaragua, el gobierno estadounidense firmó, en septiembre de 1849, un tratado de Amistad, Navegación y Comercio, que si bien autorizaba a los Estados Unidos a construir un canal y le daba derechos para fortificar sus salidas -también intentaba disminuir los motivos de encono británico- por lo cual se añadió una estipulación según la cual “a los ciudadanos y barcos (...) de todas las naciones se les permitirá pasar a través del canal en los mismos términos que a los de los Estados Unidos, a condición de que tales naciones entren, previamente, a formar parte de las estipulaciones del mismo tratado con Nicaragua para la protección del canal”.⁹

Mientras esto sucedía en el campo diplomático, en el plano doméstico el gobierno de Bogotá otorgaba en 1849 a un grupo de inversionistas neoyor-

8. Julio Yau, *El Canal de Panamá...* Op. Cit.

9. Gregorio Selser, *El rapto de Panamá; de cómo los Estados Unidos se apropiaron del Canal*. Buenos Aires, Editorial Granica, 1975, pp. 63-64. Según algunos estudiosos del tema, la firma del tratado Clayton-Bulwer el 19 de abril de 1850, fue provocada por la proposición que el gobierno de Washington hizo al gobierno de Nicaragua para la celebración de un tratado para la construcción de un canal por este país.

quinos encabezados por William H. Aspinwall, Henry Chauncey y John Lloyd Stephens, una concesión -la cual se concretó al año siguiente mediante el convenio Stephens-Paredes-, para la construcción de una línea de ferrocarril que uniera la costa atlántica con la pacífica del istmo panameño permitiendo de este modo el tránsito de pasajeros, correos y un mayor flujo de comercio entre los países de la región y de éstos con los principales mercados de Estados Unidos y Europa. Esta línea férrea vino a ser el primer ferrocarril transoceánico que se construye en el continente y, además, es muy significativo para Panamá, ya que a través de él la economía panameña se articula -vía la prestación de servicios de transporte- al mercado capitalista mundial del siglo XIX.¹⁰

El Ferrocarril de Panamá, con una extensión de 80 kilómetros y construido entre 1850 y 1855, contribuyó significativamente a la modernización de la ruta panameña y, en consecuencia, se constituyó en un puntal importante para el trasiego de hombres, mercaderías y metales preciosos -especialmente del oro californiano- por el istmo de Panamá en la segunda mitad del siglo XIX. Presentamos, a manera de ejemplo, las cifras del importante volumen de pasajeros y carga que pasó por Panamá utilizando este medio de transporte en el periodo 1850-1869, la época de mayor esplendor del caballo de hierro istmeño.

Según el historiador Alfredo Castillero Calvo, entre 1850 y 1869 viajaron por el mencionado ferrocarril alrededor de 600 mil pasajeros, a razón de más de

10. Según el economista Jorge A. Castillo, la construcción del ferrocarril da inicio a un proceso de inserción de Panamá a la economía mundial capitalista, en la medida que en su "construcción y funcionamiento generan en el sistema económico nacional características inherentes al modo de producción capitalista. Esto es así ya que: 1) Es la primera gran inversión de capital extranjero, proveniente de una empresa capitalista (...). Es el comerciante neoyorquino William H. Aspinwall quien obtiene el derecho para construir la vía. Este ciudadano ya controlaba las dos compañías de navegación que usaban la ruta entre el puerto de Chagres con Nueva Orleans y Nueva York y la otra entre Panamá con California y Oregón. Esta empresa, no sólo tenía un carácter capitalista sino que hacía referencia a un capitalismo monopolístico. De esta forma la Panamá Railroad Company inició en 1849 la primera suscripción de acciones por valor de un millón de dólares. 2) Expresa el desarrollo de las fuerzas productivas, coherente con el modo de producción capitalista a escala mundial. Tanto el ferrocarril como posteriormente el canal, se enmarca en la revolución de los transportes. Para mediados del siglo XIX, la economía mundial capitalista se caracteriza por una producción masiva de mercancía, la cual al saturar los mercados de los países de centro, se destina hacia la exportación. La necesidad de crear nuevos mercados y abastecerlos genera una revolución en el transporte. El ferrocarril responde a este proceso, en términos generales, y en términos particulares a la necesidad de expansión e integración del mercado interno norteamericano. Es así que el ferrocarril comienza a ser utilizado incluso antes de su terminación, y 3) La construcción del ferrocarril creó una gran masa de obreros, es decir, las relaciones sociales de producción capitalistas surgieron de manera determinante en nuestra economía, en la medida en que generaron un mercado laboral que inició en un incremento de la rotación del capital y de la circulación del papel moneda, utilizado en la compra de la mercancía fuerza de trabajo y demás bienes y servicios. En este periodo, la Panama Railroad Company importó más de 7 mil trabajadores de Europa, Asia y el Caribe los cuales se convirtieron en un proletariado flotante, en la medida en que gran parte de ellos migró terminada la obra, pero también surgen los trabajadores de los puertos, lo que en suma marca el inicio de la clase obrera en el istmo". Jorge A. Castillo, *Formación social panameña. Un análisis económico, 1850-1960*, Panamá, editorial IDEUD, s/f, pp. 66-68.

31,000 anuales. “Ya en los primeros dos años, el tonelaje agregado de las embarcaciones se acercaba a 300 mil toneladas y el valor de las mercancías era de unos 30 millones de dólares anuales. Entre 1850 y 1856 transitaban alrededor de 60 millones de dólares en oro por el istmo. En 1859, la cifra aumentaba a 77 millones y en 1861 alcanzaba 82 millones de dólares. Entre 1850 y 1869 se transportaron por Panamá cerca de mil millones de dólares en oro y plata. California se había convertido en el principal productor de oro del mundo y la ruta transistmica en la gran vía por donde ese oro seguía su curso hacia Estados Unidos y Europa. Al oro californiano se sumaba además la producción argentífera de las minas de México y Sudamérica. Era como si de golpe se hubiese regresado a los años dorados de las ferias opulentas del periodo colonial. Sin duda, el impacto económico del “Gold Rush” y del ferrocarril transistmico marcaron su impronta en el escenario comercial de las ciudades de Panamá y Colón. En consecuencia, comenzaron a proliferar tiendas y almacenes con nombres en inglés y francés, como American Drug Store, Bazar Francais, American Bazar, y desde luego, con abundante mercancía importada. Incluso los anuncios de los productos se hacían en lengua extranjera, sobre todo inglés”.¹¹

Sin embargo, no es hasta 1869, año en que concluye la construcción del Ferrocarril transcontinental en Estados Unidos y por tanto decae dramáticamente el movimiento comercial y humano por el istmo de Panamá, cuando se inician conversaciones formales entre los gobiernos de Bogotá y Washington para llegar a un acuerdo que garantizara la construcción de un canal por territorio istmeño. Sin embargo, muy pronto afloran las diferencias que separaban a uno y otro gobierno con respecto a este importante tema. Mientras Colombia exigía una garantía sobre la neutralidad y la soberanía colombiana en el istmo, Estados Unidos pretendían construir un canal con la mayor libertad posible. Lo anterior explica porqué “el tratado Sullivan-Samper-Cuenca, suscrito el 14 de enero de 1869, fue rechazado por el Congreso colombiano y que el instrumento jurídico que lo sustituyó en 1870, es decir, el tratado Arosemena-Sánchez-Hurbult fuese declarado inaceptable por el Senado norteamericano, especialmente por las modificaciones introducidas en la ley colombiana aprobatoria (Ley 97, de 8 de julio de 1870), la cual hacía imposible verificar el canje de ratificaciones el 12 de septiembre de 1871, tal como

11. Alfredo Castellero Calvo, *La ruta interoceánica...* Op. Cit., pp. 77-78.

estaba previsto”.¹² Así termina, el primer intento de negociaciones directas entre Colombia y los Estados Unidos para la concertación de un tratado que posibilitara la construcción de un canal interoceánico por Panamá.

3. LOS FRANCESES ENTRAN EN ACCIÓN

Ante el fracaso de los tratados suscritos con el gobierno de los Estados Unidos en 1869 y 1870, el Congreso colombiano autorizó al Poder Ejecutivo, mediante la Ley 33 de 1876, a negociar con otro país la apertura de un canal por el territorio panameño. Es entonces cuando de Norteamérica se pasa a Francia y empiezan los contactos con reputados hombres de negocios y sociedades francesas, en particular con el conde Ferdinand de Lesseps, el célebre constructor del Canal de Suez.¹³ Sin embargo, previo a la firma del convenio Salgar-Wyse de 1878, en París se había constituido una compañía privada llamada *Sociedad Civil Internacional del Canal Interoceánico de Darién* presidida por el general Ethienne Turr, con quien el gobierno de los Estados Unidos de Colombia celebra un contrato provisional para el estudio, exploración y construcción de un canal por el Darién. Las obras no se llevaron a cabo, pero el contrato sirvió de base para el que se celebraría el 20 de marzo de 1878 con el teniente francés Lucién Napoleón-Bonaparte Wyse, el llamado convenio Salgar-Wyse.

Dicho convenio estipulaba, entre otros aspectos, lo siguiente:

- a) “Un privilegio por 99 años; permitía 3 años para investigaciones, 2 años adicionales para la organización de una compañía anónima que se en-

12. Enrique Gaviria Liévano, *Historia de Panamá...* Op., Cit., p. 24. Para el ex canciller y negociador de los tratados Torrijos-Carter Juan Antonio Tack, los tratados de 1869 y de 1870 “eran, desde el punto de vista formal, tratados completos que incluían “derechos y obligaciones de ambas partes” para construir el canal; sin embargo, no tuvieron repercusión práctica en los desarrollos posteriores de la historia canalera por lo cual han quedado como simples curiosidades históricas, aunque reflejaban el creciente interés de los Estados Unidos por asegurarse derechos sobre la posible vía interoceánica por Panamá. Al frustrarse esos dos intentos de concertar acuerdos canaleros, el tratado Mallarino-Bidlack de 1846 continuaba en plena vigencia”. Juan Antonio Tack, *Ilusiones y realidades...* Op. Cit. p. 46.

13. El interés francés por construir un canal por el istmo de Panamá se remonta a la década de 1860. Como señalan diversos historiadores, desde entonces franceses y norteamericanos fueron los que mostraron mayor entusiasmo por un canal darienita. Varios ingenieros y oficiales de la armada francesa comenzaron a explorar la complicada red hidrográfica de Darién: Bourdiol, Ivonne, De Puydt, Gogorza, Flachet, Lacharme, Verbrugge, entre otros. Sin duda estos estudios y exploraciones contribuyeron a mantener el interés galo en un canal por el istmo panameño. Luego a partir de la década de 1870, “comienza a organizarse en Francia una serie de conferencias y congresos internacionales para debatir el tema del canal, cada vez más necesario para facilitar el comercio mundial. Este interés persistió al punto que influyentes grupos privados franceses organizaron la Société Civile Internationale du Canal Interoceanique, la que envió al istmo a un equipo compuesto por Lucién Napoleón-Bonaparte Wyse, Armand Reclús, A. Belfour, Lacharme y otros especialistas y técnicos entre los que se encontraba el ingeniero panameño Pedro J. Sosa, quienes exploraron las zonas de San Blas, Darién y otras rutas posibles entre 1876 y 1878”. Ver Alfredo Castillero Calvo, *La ruta interoceánica...* Op., Cit., pp. 96-97, y Juan Antonio Tack, *Ilusiones y realidades...* Op. Cit. pp. 46-48.

cargaría de la empresa y de la construcción del canal y se concedían 12 años más para la construcción de las obras. El gobierno colombiano podía conceder una prórroga máxima de 6 años.

- b) La compañía se comprometía a pagar al gobierno de Colombia 750 mil francos franceses antes de finalizar el año 1882 y Colombia concedía a la compañía 500 mil hectáreas de tierras baldías que podía incluir cualquier mina incluida dentro de ellas.
- c) La compañía convino en pagar el 5% del importe bruto de los impuestos por los primeros 25 años de operación del canal, 6% durante los segundos 25 años, 7% por los terceros 25 años y 8% durante el periodo final del convenio. El pago mínimo en cualquier año habría de ser, por lo menos 250 mil dólares, o sea, la cantidad de dinero que Colombia ya recibía de la Compañía del Ferrocarril de Panamá. Al final de los 99 años, la propiedad, excepto las 500 mil hectáreas de tierras baldías otorgadas, regresaría a Colombia sin costo alguno.
- d) Por último, había algo esencial en ese convenio que tuvo consecuencias posteriores hasta el 3 de noviembre de 1903. El convenio podía ser transferido a cualquier otra compañía privada, pero “no a un gobierno extranjero”.¹⁴

Con el propósito de llegar a una conclusión definitiva en relación con la futura ruta del canal y escoger entre un canal a nivel del mar y uno con esclusas, la mencionada Sociedad Internacional del Canal Interoceánico resolvió convocar a un Congreso Internacional el cual se reunió en París en el mes de mayo de 1879. Sobre el particular Juan Antonio Tack nos dice en su libro *Ilusiones y realidades en las negociaciones con los Estados Unidos de América: “El famoso Congrès International d’Etudes du Canal Interocéanique*, cuya primera sesión plenaria se llevó a cabo el 15 de mayo de 1879 en el auditorio de la *Société Géographique de Paris*, en el Boulevard Saint-Germain 184. Además de Francia y sus colonias de Argelia y Martinica, participaron 22 países más con un total de 136 delegados entre los cuales estuvieron 11 miembros de la delegación de los Estados Unidos, enviada por esa potencia con mucho recelo de que el gobierno francés, como tal, estuviese detrás de la empresa completamente privada que se organizaría para construir el canal (¡recordar siempre la Doctrina Monroe y la teoría del Destino Manifiesto!).¹⁵

14. Juan A. Tack, *Ibid*, p. 48.

15. *Ibid*, p. 49.

Los debates giraron en torno a las propuestas de los delegados norteamericanos que defendían el canal por Nicaragua y los delegados del país anfitrión, que abogaban por la ruta de Panamá. Como sostienen algunos historiadores ya citados, la intervención más trascendental y sólida del congreso, desde el punto de vista técnico, fue la de Godin de Lépinay, un experimentado ingeniero francés, quien discutió extensa y seriamente en contra del proyecto de canal a nivel y a favor de un canal con esclusas. La propuesta de Lépinay incluía represar el río Chagres cerca del límite del Atlántico y el río Grande cerca del Pacífico para crear un inmenso lago artificial de casi 80 pies sobre el nivel del mar. Insistió en que esta solución reduciría enormemente la cantidad total de excavaciones y eliminaría todo peligro de las inundaciones del río Chagres. Sin embargo, el conde Ferdinand de Lesseps era la figura central del congreso y quien dominó los debates y, al final, logró que los delegados aprobaran la ruta por Panamá con un canal a nivel.

A partir de la firma del convenio Salgar-Wyse, empiezan en París las diligencias para dar cumplimiento a la concesión otorgada por el gobierno colombiano, al tiempo que se hacen los preparativos para organizar la expedición que habría de llegar a suelo panameño. El 1 de enero de 1880, de Lesseps al frente de una importante comitiva está en Panamá para inaugurar oficial y simbólicamente los trabajos del canal, aunque las obras de excavación y las faenas propiamente dichas del proyecto, no empezarán sino hasta finales del mes de enero de 1881, cuando llega a Colón el primer equipo de ingenieros y técnicos franceses encabezados por Armando Reclús.

La Compañía Universal del Canal Interoceánico empezó a adquirir la mejor tecnología y equipos de construcción existentes hasta el momento, así como también empezó un proceso de reclutamiento de mano de obra en diferentes partes del mundo para acometer los trabajos que la obra demandaba. Así llegaron trabajadores procedentes de España, Grecia, Italia, Egipto, India, Pakistán, China, así como de distintas partes del continente americano sobre todo de las Antillas francesas y británicas (Jamaica, Trinidad y Tobago, Santa Lucía, Martinica, etc.). Se calcula que la media anual de trabajadores empleados por la Compañía entre 1883 y 1887 era de alrededor de unos 15,000 obreros.

A pesar de que los trabajos avanzaron al principio como estaba previsto, la empresa encargada de realizar las obras no tardó en enfrentarse a un cúmulo de problemas que al final dieron al traste con el proyecto. Entre estos

podemos mencionar: a) problemas de tipo técnicos relacionados al diseño del proyecto ya que los planos indicaban que se construiría un canal a nivel, lo que era un error de cálculo pues las condiciones geográficas, geológicas y meteorológicas del istmo eran muy diferentes a las de Egipto, lo que hacía inviable un canal con aquellas características ; b) las epidemias fue otro gran problema que azotó a la población trabajadora, pues muchos obreros y empleados de la empresa vivían en condiciones precarias y propensas a la picadura de mosquitos transmisores de las principales enfermedades de la época: la fiebre amarilla y la malaria, males para los cuales aún no había tratamientos adecuados, pues para la época se desconocían los mecanismos de transmisión, por lo cual se luchaba contra un enemigo desconocido. Las enfermedades tropicales y respiratorias unidas a los accidentes de trabajo y las picaduras de serpientes y otros animales venenosos fueron la causa de miles de muertes en esa época; y, c) la administración del proyecto estuvo envuelta en una serie de escándalos y actos de corrupción en el manejo de los fondos, por lo que en 1889 el gobierno francés decidió disolver la Compañía Universal y suspender las obras, nombrando un liquidador, aunque al año siguiente el apoderado del liquidador obtuvo una nueva prórroga del gobierno colombiano para concluir las obras, y en consecuencia se creó una “nueva compañía” para retomar las obras de construcción del mencionado canal.

A pesar de que los nuevos dignatarios hicieron algunas correcciones técnicas al proyecto original, como por ejemplo, rediseñaron el proyecto a un canal de esclusas, los problemas de corrupción no desaparecieron al punto que en 1892 estalló otro gran escándalo, el llamado *affair de Panamá*. En 1894, se obtuvo una nueva prórroga del gobierno colombiano, se reorganizó nuevamente la Compañía y con ella los franceses intentaron concluir la obra, pero el proyecto se abandonó nuevamente a finales de siglo por falta de recursos financieros. En ese momento, se decidió la venta de los derechos de construcción del canal.

4. LA POLÍTICA CANALERA DE ESTADOS UNIDOS A PARTIR DE 1880

Mientras los franceses celebraban por haber alcanzado la firma del contrato Salgar-Wyse, en Washington el acuerdo había despertado la ira del gobierno americano y de otros sectores poderosos del país, pues veían amenazados sus intereses geopolíticos en la región, así como también percibían que este

contrato podía poner en peligro la posición norteamericana respecto del monopolio exclusivo que deseaban en un futuro canal por la región. Ante esta situación, el gobierno francés tuvo que dar explicaciones en el sentido de que no estaba ligado en forma alguna a la empresa, pues de lo contrario hubiese aparecido como una amenaza a los postulados de la Doctrina Monroe. En 1880, luego de inaugurar simbólicamente los trabajos del canal en suelo panameño, el conde de Lesseps se trasladó a la ciudad de Washington con el propósito de apasionar la posible ira del creciente imperio americano; pero lo que constató fue “una total desaprobación oficial de los Estados Unidos hacia la empresa que él dirigía”.¹⁶

Estando de Lesseps en aquella ciudad, el presidente Rutherford Hayes vio propicia la ocasión para enunciar los postulados de lo que sería la política canalera de los Estados Unidos en los próximos años. En su mensaje especial al Congreso, el 8 de marzo de 1880, el mandatario estadounidense señaló al respecto:

“El objetivo de este país es un canal bajo control americano. Los Estados Unidos no pueden consentir en la entrega de este control a alguna potencia europea o a alguna combinación de potencias europeas. Si los tratados existentes entre los Estados Unidos y otras naciones (refiriéndose a Inglaterra), o si los derechos de soberanía o propiedad de otras naciones (refiriéndose al Tratado Mallarino-Bidlack entre los Estados Unidos y la Nueva Granada) obstaculizan la cristalización de este objetivo, deben darse los pasos adecuados por medio de negociaciones justas y liberales (con Inglaterra y la Nueva Granada, o con un Panamá independiente -el autor) para impulsar y establecer el objetivo americano... Un canal interoceánico a través del istmo americano... será el gran puente oceánico entre nuestras costas del Atlántico y del Pacífico, y virtualmente (será) una parte de la línea costanera de los Estados Unidos. Tan solo nuestro interés comercial en él es mayor que el de los otros países, mientras que su relación con nuestros medios de defensa, nuestra unidad, paz y seguridad, es un asunto de primera importancia para el pueblo de los Estados Unidos. Ninguna otra potencia bajo circunstancias similares dejaría de afirmar su control legítimo (sic) sobre una empresa que afecte su interés y bienestar de una manera tan íntima y vital”.¹⁷

16. Juan A. Tack, p. 49.

17. Julio Yau, El Canal de Panamá, Op. Cit., p. 42.

Esta declaración marcó el rumbo de lo que sería la política exterior de los Estados Unidos de América respecto a un futuro canal por el istmo centroamericano. Sin embargo, para cumplir tales objetivos había que deshacerse del tratado Clayton-Bulwer de 1850, que impedía la construcción de una vía acuática interoceánica bajo control americano exclusivamente.

Para la época, Estados Unidos atravesaba por una fase de expansión capitalista que se caracterizaba, entre otros factores, por un acelerado crecimiento económico y demográfico y por la consolidación de los grandes monopolios. En ese contexto surgen los planteamientos del almirante Alfred Thayer Mahan, quien sustentaba la tesis del poderío marítimo, y en consecuencia era un convencido partidario de que este país se dotara de una poderosa flota de guerra, lo que le permitiría “no sólo controlar los mares sino que tendría ahora al mundo como fuente de suministros al tiempo que sería capaz de derrotar cualquier poder continental. En tal sentido Mahan argumentó la necesidad de controlar el archipiélago de Hawai, la construcción de un canal por Centroamérica y el control de sus accesos”.¹⁸ Con tales propósitos, el gobierno estadounidense promovió la guerra contra España en 1898 por la cuestión de Cuba y mediante el Tratado de París de finales de ese año, por el cual, a cambio de 20 millones de dólares, el país europeo entregó en calidad de protectorado las islas de Cuba y Puerto Rico en el Caribe y cedió las estratégicas islas de Guam y Filipinas en el Pacífico. Sin duda esta guerra puso de manifiesto la validez de los planteamientos del almirante Mahan, pues de allí en adelante la construcción de un canal por Centroamérica pasó a constituirse en una prioridad fundamental en la agenda exterior de la política norteamericana.

Bajo esta nueva correlación de fuerzas en el hemisferio, Washington retomó las conversaciones con el gobierno de la Gran Bretaña a fin de concertar un nuevo acuerdo que sustituyera el tratado Clayton-Bulwer. De este modo se despejó el camino y se llegó a la firma del tratado Hay-Pauncefote, el 18 de noviembre de 1901, mediante el cual la nación del Norte quedó en entera libertad para construir el anhelado canal así como también obtuvo el derecho exclusivo de proveer su reglamentación y administración.

18. Euclides E. Tapia, *Relaciones entre Panamá y los Estados Unidos. Del tratado Mallarino-Bidlack a los tratados Torrijos-Carter*, Panamá, 1996, p. 17.

A pesar de quedar en libertad para iniciar el mencionado proyecto, el problema residía en determinar por dónde habría de construirse el canal y cómo salvar los obstáculos que presentaba la concesión para excavarlo dada a los franceses, cuyo plazo vencía en 1904. Para entonces era evidente que la empresa francesa encargada de realizar los trabajos de construcción de la vía interoceánica no podía terminar la obra en el tiempo estipulado, por lo que las propiedades de la Compañía pasarían a manos de Colombia. La solución más válida era traspasar todos los derechos y propiedades de la empresa al único país que podía llevar la obra a feliz término: los Estados Unidos de América. Sin embargo, el principal escollo residía en que una de las cláusulas del convenio Salgar-Wyse estipulaba, como señalamos anteriormente, que “la concesión podía ser transferida a cualquier otra compañía privada, pero no a un gobierno extranjero”. Por lo tanto, si Estados Unidos quería construir el canal por Panamá tenía que buscar un mecanismo jurídico-político que permitiera superar este escollo, y de este modo adquirir los derechos necesarios tanto de parte de Colombia como de la propia Compañía del Canal Francés.

Dejando a un lado toda referencia a la lucha que siguió para escoger la mejor ruta, el Ejecutivo y el Congreso estadounidense inclinaron la balanza a favor de Panamá y, en consecuencia, el presidente Theodore Roosevelt promulgó la *Ley Spooner* el 28 de junio de 1902, por medio de la cual se autorizaba al Presidente “a adquirir a un monto que no excediera de los 40 millones de dólares todos los derechos, privilegios y propiedades de la Nueva Compañía del Canal 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 facilitaran 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”.¹⁹

Esta ley vino a fortalecer la posición norteamericana en las negociaciones con Colombia para la eventual concertación de un acuerdo que garantizara a los Estados Unidos la construcción del mencionado canal por el istmo de Panamá. El gobierno norteamericano utilizó esta ley como un mecanismo de presión contra Bogotá, puesto que de no llegarse a un acuerdo satisfactorio entre las partes, Washington podría o entrar en conversaciones directas con

19. Celestino Andrés Araúz, Panamá y sus relaciones internacionales, Panamá, Biblioteca de la Cultura Panameña, tomo 15, 1994, p. 127.

la Nueva Compañía del Canal de Panamá con lo que Colombia no obtendría ninguna ventaja del traspaso de los bienes de la mencionada empresa o hacer las gestiones pertinentes para negociar un tratado con Nicaragua con la misma finalidad que el que negociaba con Bogotá. En esas circunstancias, las opciones para Colombia eran pocas.²⁰

No obstante, al final y luego de dos años de conflictivas y tensas negociaciones, las partes firmaron el 22 de enero de 1903, el tratado Herrán-Hay, del cual se ha dicho “fue el resultado de la presión ejercida por los Estados Unidos sobre los representantes de Colombia para actuar a toda prisa, so pena de que aquel país se volviera hacia Nicaragua, como se estipulaba en la Ley Spooner”.²¹ Sin embargo, y a pesar de la presión y los múltiples inconvenientes que se presentaron en las negociaciones, los representantes colombianos pudieron conseguir un tratado mucho más favorable a sus intereses de lo que consiguieron los panameños luego de los acontecimientos del 3 de noviembre de 1903.

5. EL TRATADO HERRÁN-HAY Y LA SEPARACIÓN DE COLOMBIA EN 1903

Bajo los términos de este tratado, Colombia retenía su soberanía por el territorio por donde se construiría el futuro canal mientras que a los Estados Unidos se les permitía un control administrativo con el propósito de ejercer funciones sanitarias y de policía. Colombia otorgaba a los Estados Unidos, en arrendamiento durante cien años, una franja que se extendería por no más de 15 millas ni menos de 5 kilómetros más allá de la vía, excluidas las ciudades de Panamá y Colón, a cambio de un pago inicial de 10 millones de dólares y una renta de 250 mil dólares anuales. Además, se declaraba

20. En opinión de la profesora Patricia Pizzurno Gelós, las alternativas que le quedaban al gobierno colombiano eran tres, a saber: 1) “Que rechazado el tratado por Colombia, Estados Unidos desistiera de la ruta de Panamá y negociara con Nicaragua, según los términos de la Ley Spooner, con lo que Panamá perdía su importancia estratégica como ruta de tránsito; 2) Que Estados Unidos promoviera la independencia del istmo y negociara directamente con el gobierno de la nueva república; o 3) La más remota de las posibilidades, y precisamente por la que apostó Colombia, era que Estados Unidos accediera a sentarse nuevamente en la mesa de negociaciones para pactar un nuevo tratado con Bogotá. Confiar en esta última posibilidad era sufrir no de miopía política sino de ceguera. Para ello había que desconocer las personalidades de Roosevelt y de Hay, quienes ni siquiera habían aceptado que el Congreso colombiano le introdujera enmiendas al tratado. Era realmente una fantasía por parte de los congresistas colombianos pensar que si Washington no aceptaba reformas al documento original, accedería a entablar nuevas negociaciones”. Véase *Antecedentes de la separación de Panamá de Colombia. Crónica de una separación anunciada*, Panamá, Editorial Portobelo, colección Pequeño Formato N° 123, 1999, p. 14

21. Por Colombia, el tratado para un eventual canal por Panamá había sido negociado, entre 1901 y 1903 cuando se firmó, por Carlos Martínez Silva, José Vicente Concha y por Tomás Herrán, quien finalmente logró firmar el malogrado acuerdo. Ver D. N. Farnsworth y J.W. Mckenney, *Las relaciones Estados Unidos-Panamá*, México, Ediciones Gernika, 1986, p. 30.

la neutralización del canal interoceánico de acuerdo con las estipulaciones del tratado Hay-Pauncefote, que a su vez, reproducía los términos en que fue acordada la neutralización del Canal de Suez: en tiempos de paz, como de guerra, el canal estaría abierto a todas las naciones sin menoscabo de su condición de beligerante o neutral; igualmente, no se autorizaba la fortificación o el establecimiento de bases militares dentro del área de concesión y se adoptaban las reglas y prácticas generales relativas al tránsito marítimo en todo tiempo. En caso de amenaza a la seguridad del canal, Colombia se comprometía a hacer uso de sus fuerzas armadas para afrontarla; pero si ésta no podía lograr su cometido, a solicitud de Colombia, y sólo para este caso, los Estados Unidos podían usar sus efectivos con tal objeto. No se otorgaba, pues, derecho de intervención unilateral a los Estados Unidos.²²

Poco después de recibir el tratado, el Senado estadounidense lo ratificó sin mayores problemas y sin enmiendas el 17 de marzo de 1903. En Colombia, no obstante, el tratado había despertado muchas expectativas, recelos y oposiciones por parte de influyentes sectores sociales y políticos quienes no dudaron en presionar para que fuese rechazado por el Congreso. Dichos sectores hacían énfasis en dos puntos fundamentales: a) “El reconocimiento de la soberanía colombiana sobre la zona del canal que si bien se establecía en el artículo IV, quedaba minimizada pues se le permitía a los Estados Unidos implantar sus propios tribunales de justicia dentro de la zona e imponer reglamentos en lo tocante al canal, los puertos y el ferrocarril. Además, el tratado hablaba de un arrendamiento por cien años renovables indefinidamente, lo que en Bogotá se interpretó como un arrendamiento a perpetuidad, que equivalía a enajenar una porción del territorio colombiano, y, b) El otro argumento que pesó a la hora de rechazar el tratado fue el relacionado con las compensaciones económicas y la anualidad. Por una parte, Colombia aspiraba a recibir 20 millones de dólares y no 10 millones como compensación por la construcción del canal en su territorio; aunque una vez se convenció que Washington no accedería a esta proposición intentó obtener esa cantidad de la Nueva Compañía del Canal Francés. Asimismo, Colombia esperaba recibir una anualidad de 600 mil dólares y no de 250 mil dólares que era lo que ya recibía por el Ferrocarril de Panamá”.²³

22. Ibid, pp. 30-31 y Yau, *El Canal de Panamá*, Op. Cit., pp. 44-45.

23. Pizzurno, *Antecedentes de la separación...* Op. Cit., pp. 19-20.

Sin embargo, para los partidarios del tratado Herrán-Hay como el general Rafael Reyes o el canciller Luis Carlos Rico, existían otros factores que pesaban en forma cada vez más creciente en virtud de la delicada situación económica por la que atravesaba la República de Colombia, la cual no se reponía de los estragos dejados por la guerra civil de los Mil Días. En efecto, sostiene la historiadora Patricia Pizzurno Gelós, Estados Unidos era “el principal comprador de las exportaciones colombianas de café y era la principal fuente de inversión en el país. Reyes era de la opinión que una vez que Estados Unidos abriera el canal en territorio colombiano, se superaría la “espantosa crisis fiscal y económica que reina en el país”. A finales de 1901, se entrevistó con el propio Teddy Roosevelt para hablar sobre el canal y a mediados de 1902 le recomendó al presidente Marroquín que la vía interoceánica debía abrirse de cualquier manera por Panamá. Finalmente, en mayo de 1903, al regresar a Bogotá abogó por la ratificación del tratado e incluso durante el tenso periodo de discusiones en el Congreso sirvió de enlace informal entre Marroquín y la legación norteamericana”.²⁴

Reyes, que era un hombre práctico, sostenía que la soberanía debía “subordinarse al problema de la reconstrucción económica y además consideraba que no podía haber verdadera soberanía sin un Estado rico y poderoso”. Sin embargo, estos argumentos “fueron desoídos durante las sesiones porque Reyes no formaba parte del Congreso. En cambio, sí se escuchó la voz del ex presidente Miguel Antonio Caro, para quien las acusaciones de ser antagonista de Estados Unidos o de alentar la separación de Panamá o de entorpecer la reconstrucción económica del país eran secundarias frente al principio de soberanía puesto en entredicho en el tratado. Además, la diplomacia torpe llevada adelante por Estados Unidos en Bogotá, presionando y coaccionando al Ejecutivo y al Legislativo tuvieron el efecto contrario: los senadores no se dejaron avasallar por Washington, sino que por el contrario se empeñaron en demostrar que eran soberanos también para tomar decisiones”.²⁵

Entretanto, se sabía en Estados Unidos que la ratificación del documento por Bogotá no sería una tarea sencilla, de manera que comenzaron a barajarse algunas posibilidades en caso que el tratado fuera rechazado. Así, se echó mano del documento del jurista John Bassett Moore, conocido como el Me-

24. Ibid.

25. Ibid.

morándum Moore que planteaba, entre otras cosas, que “de acuerdo con el artículo XXXV del tratado Mallarino-Bidlack de 1846, Colombia se había comprometido a otorgar el libre tránsito a Estados Unidos a través del istmo de Panamá, por cualquier vía que existiera o se construyera en el futuro, de manera que si ahora no accedía a construir un canal, Estados Unidos interpretaba que estaba obstruyendo el libre tránsito. Esto, máxime, cuando la propia Colombia había declarado reiteradamente que era deber de los norteamericanos proteger la ruta. De manera que Estados Unidos debía mantener abierto el tránsito. Los planteamientos de Moore llegaron a manos del presidente Roosevelt y del secretario de Estado Hay, quienes lo aceptaron encantados. Pero nada de ello sirvió para que el 12 de agosto de 1903, el Congreso colombiano rechazara el tratado por 24 de los 27 votos de los senadores y la abstención del representante panameño José Domingo de Obaldía, quien sustituía a José Agustín Arango que no se había presentado”.²⁶

La negativa de Colombia a ratificar el tratado había sido decepcionante para los diversos grupos interesados en la obra: para los norteamericanos que habían esperado construir el canal en Panamá; para los panameños que veían en las obras del canal interoceánico un gran auge económico si el mismo era construido en su territorio; y para los inversionistas franceses, que preveían la posibilidad de recuperar parte de sus pérdidas. En los meses subsiguientes al rechazo del tratado, estos grupos “se unieron a través de los esfuerzos del francés Philippe Bunau-Varilla, quien representaba a la Compañía del Canal Francés. El resultado de sus esfuerzos fue un Panamá independiente cuyos dirigentes acordarían un tratado que diera a los Estados Unidos el derecho de construir un canal”. Está demás señalar que Bunau Varilla jugó un papel clave en el desarrollo y éxito de los acontecimientos que llevaron a la separación de Colombia. Aparte de incentivar a los conspiradores panameños a continuar con sus planes, también puso al servicio del movimiento su habilidad política y sobre todo sus importantes contactos personales tanto en París como en Washington.

El rechazo del tratado Herrán-Hay por el Senado colombiano fue la chispa que encendió la llama del movimiento separatista istmeño. Sin embargo, la independencia de Panamá de Colombia el 3 de noviembre de 1903, como se ha demostrado una y otra vez, no fue el resultado de una acción al azar

26. Ibid, pp. 22-23

de quienes lideraron el movimiento o producto simplemente de los intereses de fuerzas foráneas interesadas en la construcción de un canal por el istmo (principalmente del imperialismo norteamericano y de los accionistas de la Nueva Compañía del Canal Francés) sino que este movimiento debe entenderse en el contexto de las luchas sociales y políticas, en particular de las expresiones autonomistas y separatistas que se sucedieron en Panamá a lo largo del siglo XIX, jornadas que han sido muy bien analizadas por varios historiadores panameños.

Por ejemplo, el maestro Alfredo Castillero Calvo sostiene que la separación de Panamá de Colombia ha sido un anhelo histórico de los panameños casi desde su independencia de España en 1821, pues los vínculos históricos entre el istmo de Panamá y Colombia nunca fueron fuertes. En ese sentido, este autor apunta que durante la colonia, “Panamá perteneció al virreinato del Perú hasta 1739, cuando pasó a formar parte del virreinato de la Nueva Granada, futura Colombia. Sin embargo, sus relaciones fueron siempre muy frágiles y problemáticas con Bogotá, y seguían siéndolo aún a principios del siglo XX, en gran parte debido a las distancias y el tiempo de recorrido por el tortuoso curso del río Magdalena, mientras que la vinculación con las costas del Caribe y del Pacífico colombiano, aunque menos débiles, también eran muy erráticas y marginales”. Y más adelante añade: “cuando Panamá se separó de España y se unió de inmediato a Colombia de manera voluntaria, lo hizo por razones estratégicas y de conveniencia militar, ya que todavía la guerra no había terminado y el istmo era zona de paso de las tropas españolas destinadas al Perú. Pero ya desde 1826, empezaron a aparecer los primeros pronunciamientos separatistas por parte de los grupos dirigentes. Ese año se produjo un movimiento “anseático” de inspiración autonomista. Las élites repitieron estas tentativas varias veces en los años siguientes: primero en 1830 y luego en 1831. Finalmente, en 1840 bajo el liderazgo del general Tomás Herrera, se produjo una ruptura efectiva que duró más de un año. A partir de mediados de siglo, Panamá se convirtió en un Estado Federal, gracias a la fórmula propuesta por Justo Arosemena, como una solución que evitaba la ruptura total con Colombia pero aseguraba un amplio margen de autonomía a Panamá. En 1861, hubo un nuevo intento de secesión y durante el resto del siglo un tema político recurrente entre panameños y colombianos era el del abandono en que tenía sumido Bogotá al istmo y del peligro que existía que éste se separase de la unión colombiana. La voluntad separatista era, sobre todo, una propuesta política histórica de los grupos elitistas, pero

a medida que avanza el siglo XIX fue progresivamente atrayendo la simpatía popular”.²⁷

Sin embargo, no se puede negar que la independencia de Panamá de Colombia es inseparable del tratado Hay-Bunau Varilla de 1903, puesto que el gobierno de Estados Unidos de América tuvo una participación decisiva en dicho acontecimiento. Por nuestra parte, pensamos que en torno a dichos sucesos hubo una convergencia de aspiraciones históricas e intereses múltiples. Por un lado, la burguesía comercial istmeña veía la realización de sus sueños y la redención económica del departamento en la construcción del canal interoceánico por los Estados Unidos, pues este magno proyecto reactivaría la economía la cual estaba devastada y en ruinas a consecuencia de la suspensión indefinida de las obras del canal por los franceses y por la sangrienta guerra civil que había azotado al país entre 1899 y 1902; por otro lado, estaban los intereses de los Estados Unidos de América que veía en la construcción, administración y control de una vía acuática por Panamá un paso fundamental para el fortalecimiento de su poderío estratégico y militar y un medio para apuntalar la expansión tanto de su comercio internacional como de su desarrollo económico; y finalmente, encontramos los intereses de los principales accionistas de la Nueva Compañía del Canal Francés y, en particular, del ingeniero Philippe Bunau-Varilla quien había puesto en juego todo su prestigio y recursos para que Estados Unidos adquiriera los derechos, acciones y propiedades de la quebrada compañía francesa y poder de este modo recuperar parte de la millonaria inversión realizada en Panamá. La convergencia de estos intereses dio sus frutos, pues al final se logró la ruptura de los vínculos políticos y administrativos que nos unían a Bogotá, el 3 de noviembre de 1903.

No obstante, el apoyo de las partes a la causa histórica panameña no fue gratuita, pues estuvo condicionada a la firma de un acuerdo con los Estados Unidos de América que posibilitara cuanto antes el reinicio de los trabajos de excavación del canal transístmico. Así y sin mayores negociaciones formales, se llegó a la suscripción, en Washington, de la Convención del Canal Ístmico el 18 de noviembre de 1903, a escasos quince días de alcanzada la independencia política de Bogotá. /RGG

27. Alfredo Castellero Calvo, *La ruta interoceánica y el Canal de Panamá*, Panamá, 1999, pp. 108-109, y Ricaurte Soler, “Realidad o artificialidad histórica de la nación panameña”, en *Formas ideológicas de la nación panameña: Panamá y el problema nacional hispanoamericano*, 5 edición, San José, EDUCA, 1977, pp. 109-127.

VISIÓN Y PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO PARA UNIR DOS OCÉANOS A TRAVÉS DE PANAMÁ. EL CASO DE WILLIAM HENRY ASPINWALL Y LA PANAMÁ RAIL ROAD COMPANY (1847-1861).¹

Por: Eduardo Martín Cuesta² (ESEADE- UAD)³

RESUMEN

El siglo XIX fue un tiempo de grandes transformaciones económicas. La expansión del capitalismo, con la revolución industrial implicó un proceso de globalización que tuvo entre sus características principales una revolución en los transportes globales. En ese marco, se dio el espacio para que grandes empresarios llevaran adelante grandes proyectos. En este trabajo se analizará al empresario William Henry Aspinwall, quien promovió y llevó adelante de manera exitosa la unión entre el océano Atlántico y Pacífico por medio del ferrocarril de Panamá. Esta obra se adelantó en cincuenta años a la construcción del actual Canal. A partir de diversas fuentes se presentará un análisis de la visión estratégica empresarial y de la implementación de la misma, que permitió coronar con éxito el ferrocarril de Panamá.

-
1. Agradecemos los valiosos comentarios y sugerencias brindados por Carlos Newland y Agustina Vence Conti a este trabajo. Cualquier error, falla u omisión en este trabajo es exclusiva responsabilidad del autor.
 2. Doctor de la Universidad de Buenos Aires. Profesor Titular del Instituto Universitario ESEADE e Investigador de la Universidad Alta Dirección (UAD).
 3. Este trabajo fue realizado en el marco del proyecto de investigación UAD, código PI 2013.4, "Emprendedores de la globalización en perspectiva histórica", y con apoyo de ESEADE, en el período 2013-2014.

ABSTRACT

The nineteenth century was a time of great economic change. The expansion of capitalism (and the industrial revolution) involved a process of globalization that had among its main features a revolution in global transport. In this context, there was a time for big business and enterprise projects. This paper will analyze the work of William Henry Aspinwall, who promoted and carried out successfully the connection between the Atlantic and Pacific oceans, by a railroad through Panamá. This railroad was an antecedent of the Panama Canal. This article analyzes the corporate strategic and the vision of Aspinwall, and his achievement with the Panamá Railroad.

Palabras claves: Aspinwall - Historia de empresas - Ferrocarril de Panamá- Panamá Railroad Company - Pacific Mail Steamship Company

Keywords: Aspinwall - Business history- Panama Railroad - Panama Railroad Company - Pacific Mail Steamship Company

INTRODUCCIÓN

Desde fines del siglo XX está en auge el debate acerca de las características y tiempos del fenómeno denominado “globalización”. Según algunos autores, la globalización de fines del siglo XX es parte de un proceso de largo plazo que se habría iniciado en el siglo XVI y acelerado en la segunda mitad del siglo XIX. En estos análisis se hace hincapié en la importancia del rol del comercio y los transportes. Así, se entiende que las distintas expansiones en las comunicaciones y enlaces mercantiles, derivadas de adelantos técnicos y mejoras en la navegación, son fundamentales.

A mediados del siglo XIX, un empresario neoyorquino exitoso, William Henry Aspinwall⁴ promovió, planificó, ejecutó y concretó con éxito la antigua ambición de comunicar los océanos Atlántico y Pacífico por medio de un ferrocarril transoceánico en el istmo de Panamá. Las consecuencias de este logro fueron fundamentales. En un contexto de crecimiento del comercio global, el ferrocarril de Panamá permitió que este impulso se multiplicara logrando

4. William Henry Aspinwall nació el 16 de diciembre de 1807 y falleció el 18 de enero de 1875. Proveniente de una familia de negocios de Nueva York, hizo fortuna con el comercio internacional. La proyección, ejecución y puesta en marcha del Ferrocarril de Panamá le dio fama mundial de hombre de negocios exitoso. (New York Tribune, 1875)

entre otros puntos una reducción en los tiempos de transporte, al acortar distancias, lo cual también implicaba una reducción en los costos y finalmente, repercutiendo en las tasas de ganancias. Antes de la construcción del Canal, del cual el ferrocarril de Panamá fue antecedente, la única ruta marítima entre los océanos era por el Cabo de Hornos. El tiempo de viaje y los costos eran considerables. Según estimaciones de mediados del siglo XIX, la posibilidad de pasar por el istmo mediante un canal, reduciría un 10% del costo total del comercio, con una quita en los costes financieros del 37%, un 35% de los costos laborales, un 13% en seguros (13%) y un 15% en el desgaste de las embarcaciones (Davis, 1867).

En este artículo se hará un estudio del caso, a partir del análisis de la visión y planeamiento estratégico de Aspiwall, a través de la planificación, ejecución y desarrollo del Ferrocarril de Panamá. Se toma como inicio del mismo, el año 1847, cuando se hacen las primeras acciones en torno al proyecto por parte de los socios de Aspinwall, y se finalizará en 1861, cuando la empresa ya está consolidada y cambian las condiciones generales por el comienzo de la Guerra de Secesión de EE.UU.

En el siglo XIX, a la expansión del capitalismo le correspondió una serie de cambios en el pensamiento, donde estaba comenzando a tomar hegemonía el positivismo. Desde mediados del siglo XIX, el pensamiento de las élites confiaba liberalmente en el progreso sucesivo e indefinido de los logros de la civilización occidental. Entendían también que estos logros implicaban el crecimiento económico sin limitaciones, acompañado por sucesivas mejoras en la tecnología, el incremento del volumen del comercio y las comunicaciones y como síntesis el progreso material.

Algunos investigadores han analizado el fenómeno de la globalización con una perspectiva de largo plazo considerando la segunda mitad del siglo XIX como un hito importante. Por ejemplo, Immanuel Wallerstein (1979) propuso que el proceso de globalización dio inicio en el siglo XVI con las expansiones ultramarinas de España y Portugal. Este mismo proceso se habría acelerado en el siglo XIX, entre otras cosas como resultado de la revolución Industrial, produciendo un sustantivo incremento de los tráficos globales. Finalmente, la revolución de las TICs a finales del siglo XX muestra la coronación del proceso. Un análisis más exhaustivo del siglo XIX realizan Jeffrey Williamson y Kevin O'Rourke (2002), quienes denominan al proceso de ese siglo como "primera globalización". A las consecuencias del proceso de la revolución In-

dustrial, estos investigadores hacen hincapié en los grandes flujos interoceánicos de mercancías, mano de obra y capitales. La expansión del capitalismo habría dado lugar a la aparición de mercados globales, y a finanzas globales.

Un rol destacado en esta globalización se suele dar a la revolución en los transportes. Al boom de construcción de ferrocarriles, que implicaron un acortamiento de las distancias y una reducción en los costos de transporte terrestre, Douglas North (1968) incorpora un análisis de la revolución de los transportes marítimos. Una primera fase de mejora en los tiempos y capacidad de carga, y por ende en los costos de seguros, se habría dado en el siglo XVIII. Pero en el siglo XIX el transporte por agua incorporó la tecnología del vapor, al mismo tiempo que los veleros llegaron al máximo desarrollo técnico. Asimismo, los barcos de vapor durante el siglo XIX, evolucionaron desde la tecnología de propulsión por ruedas con paletas a la tecnología de las hélices. Esto permitió un incremento en el tráfico en todos los mares del planeta. A la reducción de los tiempos de viaje, se sumó una reducción de los costos de transporte, la mejora en la capacidad de carga y en los seguros.

En este contexto, se comprende la aparición de líderes empresarios, que con una amplia visión y planeamiento estratégico, se apalarcaron en estos procesos económicos para llevar adelante emprendimientos que aceleraron estos mismos procesos al mismo tiempo que generaron grandes fortunas. El análisis de estos líderes, despertó interés tanto a los historiadores como a los economistas. Es el caso por ejemplo, Joseph Schumpeter (1934) quien desarrolló una teoría acerca de los emprendedores. Por sus características, también continúan siendo un foco de interés los emprendimientos de comunicación vía ferrocarril.

Denominada la maravilla del siglo XIX, llama la atención como los constructores de ferrocarriles consiguieron reunir la capacidad tecnológica, el capital, la mano de obra y la gestión para llevar adelante empresas de transporte que fueron las más grandes de su época (Me Cullogh, 1979).

LA VISIÓN: UNIR DOS OCÉANOS

Desde el siglo XVI, uno de los grandes problemas del tráfico marítimo era la conexión entre el océano Atlántico y el océano Pacífico. La circunvalación del globo terráqueo llevada a cabo por Magallanes y Elcano entre 1519 y 1522, demostró la existencia del paso posible a través del denominado Estrecho

de Magallanes o el Cabo de Hornos en el confín austral del continente americano. Dadas las condiciones de navegabilidad de los anteriores puntos, el Imperio Español prefirió centralizar su tráfico entre el Pacífico y el Atlántico a través del istmo de Panamá, recorrido por Vasco Núñez de Balboa en 1513.

Esto dio lugar a la articulación de dos sistemas de flotas y galeones. Por un lado la Flota del Pacífico, que desde el puerto de El Callao en Perú conectaba con la ciudad de Panamá. Allí los tesoros y mercaderías cruzaban el Istmo a lomo de mula, a hombro y en canoa hasta la ciudad atlántica de Portobelo. Desde esa ciudad, el segundo sistema de flotas y galeones transportaba las mercaderías y tesoros hasta los puertos españoles. En la primera mitad del siglo XIX, la conexión entre ambos océanos continuaba con las mismas limitaciones. A las rutas del Cabo de Hornos y del istmo de Panamá, se le sumó el cruce por Nicaragua que implicaba dos tramos terrestres y uno de navegación del lago Nicaragua.

En el siglo XVIII ya habían aparecido ideas acerca de la construcción de un canal interoceánico, como por ejemplo la propuesta de Alexander Von Humboldt. En la década de 1830, el gobierno de Estados Unidos tomó nota de la importancia estratégica del istmo de Panamá. Así, impulsó y apoyó las negociaciones del coronel Charles Biddle con el gobierno de la entonces República de Nueva Granada para la construcción de un ferrocarril transoceánico. Por diversos motivos, la propuesta no tuvo éxito⁵. En 1846 Mateo Klein, representante de un consorcio radicado en París, negoció con el gobierno de Nueva Granada la construcción de un tren interoceánico en el istmo de Panamá⁶. Las negociaciones avanzaron hasta la firma y aprobación por parte del gobierno, de los acuerdos y contratos necesarios el 10 de mayo de 1847. Pero llegado el momento de que los empresarios franceses hicieran el depósito de garantía⁷, no consiguieron el capital necesario y los acuerdos cayeron y el contrato fue dado por caído el 6 de junio de 1848 (Somerville, 1983).

5. Biddle falleció en 1837. Según Juan Bautista Alberdi, William Wheelwright había negociado en términos similares un acuerdo en 1835 (Alberdi, 1887; 51).

6. Mateo Klein representaba un conjunto de inversores radicados en Francia, bajo la firma Salomón y Cia (Somerville, 1983). Estos eran: el Vizconde Francisco Chabrol, Francisco Thierry Chevallier, Carlos Veret, Eloi Dumon, Silvano Blazón de Sabia, Agustín Salomón, el Barón Enrique de Lagos, entre otros. También estaban representados los intereses de Sir John Campbell (de la Compañía Oriental de Vapores - UK) y del gobierno francés, por medio de Juan Durien (Ministerio del Interior de Francia) y Juan Caillard (Mensajerías Generales de Francia). (PRRC, 1849)

7. 600.000 francos. (PRRC, 1849)

El interés en la construcción de un ferrocarril en el Istmo se justificaba ampliamente por el constante incremento del tráfico marítimo global. Por ejemplo, el cónsul inglés en Panamá elevó al gobierno británico en 1848 una propuesta para realizar en el Istmo un camino consolidado, que permitiera que el tránsito de un océano a otro fuera realizado con mayor rapidez y seguridad para las cargas. El interés británico no era menor, ya que el comercio con Australia, el este de Asia, India, y su metrópoli iba en constante incremento y el paso por el Cabo de Hornos no sólo era largo, sino también costoso.

Después de ganar la guerra contra México en 1848, los Estados Unidos renovaron el interés en la comunicación entre los océanos, ya que a los territorios que poseía en el oeste, se le sumaron otros (como California). La comunicación vía México tenía inconvenientes (Butterfield, 1860). De allí que en 1845, el Congreso de los Estados Unidos aprobara un acta para adjudicar una red de correos que comunicara la costa este con la costa oeste. Entendían que era una necesidad estratégica una vía de comunicación regular que permitiera no sólo transportar correo, sino también tropas y equipos militares. Por diferentes motivos, las tres primeras propuestas presentadas no tuvieron éxito. Finalmente, un exitoso empresario de Nueva York, William Henry Aspinwall, obtuvo el contrato.

Aspinwall había ingresado en el mundo de los negocios en Nueva York en la década de 1830 en la compañía Howland & Aspinwall. Esta empresa, iniciada por su padre, tíos y primos se dedicaba al comercio marítimo, que en principio trabajaba la zona del Caribe; bajo el liderazgo de Aspinwall se expandió a Sudamérica, China, Europa y el Mar Mediterráneo. Hacia 1840, Aspinwall dejó a la dirección de la compañía a su hermano John y se dedicó al negocio de la construcción de barcos. Con el concepto de que la velocidad, aún a costa del tonelaje, era una ventaja competitiva, apostó a la construcción de los veloces “clippers”. Por su experiencia empresarial, entendió la necesidad de que frente al incremento del comercio mundial se hacía necesario mejorar en tiempo y calidad el paso transoceánico.

LA PACIFIC MAIL STEAMSHIP COMPANY

El 3 de marzo de 1847, el gobierno de EE.UU. aprobó los contratos del servicio de correos entre la costa este y oeste. Cada uno estipulaba el pago por parte del gobierno de 200.000 dólares anuales por el transporte de correos, tropas y equipos militares. Los capitanes serían elegidos por la Marina de los

Estados Unidos, y los barcos estarían a disposición del gobierno en tiempos de guerra (Pacific Marine Review, 1924). Los barcos debían ser de 1000 toneladas o más, propulsados por ruedas con paletas. El contrato del tramo entre Nueva York y Centroamérica parecía el más rentable. El otro, de la ciudad de Panamá a Oregon, era más riesgoso. El servicio de correo en la costa oeste de los Estados Unidos no parecía un negocio rentable, en especial por el escaso tráfico comercial y la poca industrialización. Aspinwall tomó nota de la ventana de oportunidad y se asoció con Henry Chauncey y Gardiner Howland⁸ para fundar la Pacific Mail Steamship Company (en adelante PM-SC) y tomar la concesión de la ruta (Wright, 1911). Las condiciones políticas, el crecimiento del comercio global y norteamericano, así como la posibilidad de la unión de los dos océanos daban una esperanza promisorio. La empresa fue aprobada por la Legislatura de Nueva York el 12 de abril de 1848, con un capital de 500.000.US\$. El agente comercial era Howland & Aspinwall, cobrando un dos y medio por ciento de comisión por fondos adelantados y seguros (Somerville, 1983). La inclusión de Chauncey era importante, ya éste era un conocido financista. La ruta del Atlántico la obtuvo George Law. Éste fundó la United States Mail Steamship Company, que fue aprobada por la Legislatura de Nueva York en la misma acta que la PMSC⁹. Esta empresa completaba el circuito al tener la concesión del correo entre Panamá y la costa oeste en el Pacífico (Otis, 1867). Como no contaba con embarcaciones, debieron rentarlas para iniciar operaciones. Más tarde comprarían tres, de los cuales la primera, “California”, quedaría en los anales de la navegación como el primer barco a vapor de la costa oeste norteamericana.¹⁰

Sin embargo, la visión de Aspinwall estaba enfocada en llevar adelante el desafío del ferrocarril transoceánico. La PMSC era el primer paso de un plan estratégico para posicionarse en el tráfico entre las costas este y oeste de los Estados Unidos, y en el comercio global entre los océanos Atlántico y el Pacífico.

La compañía utilizó el subsidio anual del gobierno y los ingresos para capitalizarse y tomar posiciones en los puertos de San Francisco y Panamá. Si bien el negocio de los correos parecía ser promisorio, Aspinwall tenía la visión de

8. En algunos trabajos se lo cita erróneamente como Howard. Gardiner Howland era miembro de Howland & Aspinwall.

9. Somerville (1983)

10. Los otros dos fueron el “Oregon” y el “Panamá” (Berthold, 1932).

que el negocio real sería el tráfico de pasajeros y de metales preciosos. En este marco se entiende la construcción del hotel Aspinwall en Panamá. Para 1852, la PMSC tenía 14 vapores (Pacific Marine Review, 1924). Los accionistas no comprendían la visión estratégica del presidente de la compañía, y el rol de ésta en conjunción con el ferrocarril de Panamá. La PMSC estaba en pleno proceso de capitalización, formando una flota de vapores cada vez más importante. A los vapores se sumaron los veloces “clippers”, y ganaron la ruta desde San Francisco a China. Pero dado que desde su comienzo hasta 1855 la empresa no repartió dividendos, los accionistas formaron un comité para analizar la situación de la empresa (PMSC, 1855). Este comité presentó un informe, que fue respondido por Aspinwall, quien renunció a la presidencia (Aspinwall, 1855). Así, en 1856 la PMSC incrementó su capital a diez millones y pagó su primer dividendo a los accionistas (Otis, 1867). En la década 1860 la compañía siguió creciendo. Compró más embarcaciones, y después de la guerra civil, encargó dos barcos capaces de hacer la carrera a China. Dados algunos problemas en las políticas de la empresa, Aspinwall también dejó el directorio en 1863. En la década de 1870, los vapores con ruedas laterales se fueron abandonando por los de hélice (Pacific Marine Review, 1924). El éxito de la compañía continuó hasta bien entrado el siglo XX.

LA PANAMÁ RAIL ROAD COMPANY

El fracaso del consorcio francés para construir el ferrocarril en el istmo de Panamá le abrió las puertas a Aspinwall para tomar la iniciativa de concretar la vía transoceánica. Para ello se asoció con John Loyd Stephens¹¹ y Henry Chauncey para formar la Panama Rail Road Company (en adelante PRRC). El 14 de diciembre Aspinwall y Stephen se reunieron con el Presidente de los Estados Unidos en la Casa Blanca para hablar del proyecto (Somerville, 1983). El 28 de diciembre de 1848 se firmó en Washington el acuerdo entre los fundadores de la empresa y el gobierno de Nueva Granada (representado por Pedro Alcántara Herrán) para la construcción del ferrocarril¹². Inmediatamente se hizo público. Aspinwall presentó numerosas informaciones en los periódicos de Nueva York y publicó un libro para favorecer la venta de las acciones de la empresa.

11. En algunos trabajos y páginas web es mencionado erróneamente como “Stevens”.

12. Un segundo acuerdo, ad referendum, incluía la extensión de la selección de tierras afuera de la provincia de Panamá, así como la propiedad de las minas que se descubrieran en el territorio que la PRRC obtenía a perpetuidad por el acuerdo principal. (PRRC, 1849)

El estudio de las condiciones del istmo de Panamá y de la viabilidad del proyecto había sido realizado por Stephens, quien estuvo al efecto en el lugar entre fines de 1847 y comienzos de 1848. Un estudio más pormenorizado y técnico se había solicitado en enero de 1849 al coronel Georges Hughes, Jefe de Ingenieros del cuerpo topográfico del ejército de los Estados Unidos. A la viabilidad técnica, por la distancia y la tecnología disponible en la época, se le sumaban las condiciones políticas favorables, el interés social, y la visión de Aspinwall acerca de la evolución del tráfico norteamericano y global.

La Panama Rail Road Company fue aprobada por la Legislatura de Nueva York¹³ el día 13 de abril de 1849, con un capital de un millón de dólares en acciones nominativas de 100 dólares cada una y con posibilidad de ampliación hasta 5 millones (Vamum, 1860).

El primer directorio estaba compuesto por William Aspinwall, John Stephens (presidente), Henry Chauncey, James Brown, Cornelius Lawrence, Gouverneur Kemble, Tomas Ludlow, David Thompson, Joseph Vamum, Samuel Howland, Prosper Wetmor, Edwin Bartlett y Horatio Allen. Nuevamente Chauncey aportó sus contactos financieros, así como la firma Howland & Aspinwall se ocupó de los temas comerciales.

El 9 de julio de 1849, los fundadores de la empresa se reunieron y decidieron publicar todo el material sobre el proyecto, y así mostrar a los potenciales accionistas su viabilidad y potencial. Se publicó un libro de la compañía, incluyendo el informe del coronel Hughes, los informes del cónsul británico¹⁴ y las estimaciones de los empresarios franceses. El costo estimado por milla fue entre 6 mil y 12 mil dólares. En comparación con el viaje de Nueva York a San Francisco por el Cabo de Hornos, de 14.000 millas y 127 días de duración, la nueva ruta abarcaría 5.000 millas y 40 días. También se ponía de manifiesto la importancia del FFCC de Panamá, al comunicar a millones de personas. Según los fundadores, "... to the Sandwich Islands and China, giving and impulse to travel and business which the most sanguine have never yet dreamed of" (PRRC, 1849).

13. Ambas sociedades estaban radicadas en Nueva York, y cotizaban en su bolsa. Ahora bien, mientras la PMSC realizaba actividades en EE.UU. y en el exterior, la PRRC tenía todas sus actividades en el exterior. En este sentido, cabe aclarar que la PRRC tampoco estaba sujeta a la legislación de Nueva Granada, excepto por el acuerdo firmado en 1848.

14. El informe de Mr. Lewis, cónsul británico en Panamá, era acompañado por el informe técnico del capitán Lyot, Superintendente de la West India Royal Mail Steam Company. La propuesta era un camino de pavimento consolidado, tipo "macadam". (PRRC, 1849)

Se informaba también que el Congreso de EE.UU.¹⁵ había aprobado un subsidio de 250.000 dólares por año para el transporte de tropas y elementos militares por diez años (PRRC, 1849: PRRC, 1850). La empresa declaraba tener la capacidad de organización necesaria para reunir los recursos financieros, técnicos y humanos necesarios. Por otra parte se dio publicidad al acuerdo entre el gobierno de los Estados Unidos y el de Nueva Granada con relación a la protección por parte del primero con respecto al istmo de Panamá¹⁶. Finalmente Aspinwall también publicó los contratos y acuerdos aprobados entre la PRRC y el gobierno de Nueva Granada, así como los contratos de los empresarios franceses. El motivo de esto último radicaba en que el acuerdo con Aspinwall se basaba en el que habían aprobado con la compañía francesa modificando alguna de las cláusulas¹⁷. Fundamentalmente, mientras el acuerdo con los franceses era una concesión a 99 años e implicaba el pago anual al gobierno de Nueva Granada del 2.5% de los dividendos repartidos a los accionistas, el acuerdo con Aspinwall era una concesión por 49 años y el pago de un 3% de los dividendos (PRRC, 1849).

El extenso acuerdo implicaba cláusulas de rescisión, beneficios para el gobierno de Nueva Granada, beneficios para la empresa y obligaciones mutuas. El contrato estipulaba un plazo máximo de 6 años para finalizar la obra, y en caso de haber completado un tercio de la misma se podía extender a 8 años. De no cumplirse con los tiempos, el contrato caería. La empresa debía depositar como garantía alrededor de 120 mil dólares¹⁸. Los beneficios para la PRRC eran numerosos, y ampliaban los obtenidos en el contrato del consorcio francés. Se le otorgaba la concesión por 49 años del ferrocarril y la exclusividad del transporte por el istmo de Panamá. La compañía recibiría las tierras necesarias para la construcción del ferrocarril, los puertos terminales en el Atlántico y en el Pacífico, 100 mil fanegadas de tierra vacante (que de no estar en Panamá podrían elegirse de los estados vecinos), la isla de Manzanilla y el ingreso libre de impuestos de todos los materiales necesarios para la obra. Los extranjeros que se asentaran en las tierras de la compañía estaría exentos por 20 años de obligaciones militares y de impuestos extraordinarios y tanto las mercaderías como los pasajeros que utilizaran el

15. Aunque hubo algo de oposición en el Senado de EE.UU. algunos políticos argumentaron que esta empresa era darle la llave del comercio mundial a un puñado de personas. (PRRC, 1849)

16. Las relaciones entre EE.UU. y la zona en Conniff (2001).

17. El contrato de los empresarios franceses, aprobado el 10 de mayo de 1847, se complementó con el Decreto del gobierno de Nueva Granada del 6 de junio del mismo año que lo dio por caído. Este último facultaba al Poder Ejecutivo a acordar los mismos términos a cualquier empresa (PRRC, 1849).

18. La cifra exacta era de 600 mil francos, estipulada en el contrato con el consorcio francés.

ferrocarril no deberían pagar impuestos de tránsito ni mostrar pasaporte. Las tarifas serían decididas por la empresa y la empresa ejercería el poder de policía en sus territorios, entre otros beneficios.

Las acciones fueron tomadas rápidamente por el mercado, y el capital inicial de 1 millón de dólares fue utilizado para iniciar las obras. Se decidió hacer la obra mediante un contratista. El 12 de octubre de 1849 se firmó el contrato de construcción con una empresa cuyos líderes eran George M. Totten y John G. Trautwine. A inicios de 1850, el presidente de la empresa, John Stephens, viajó al istmo de Panamá para dirigir las obras. La elección de los contratistas no era azarosa, ya que habían trabajado anteriormente en la zona del Caribe y finalizado con éxito el “Canal del Dique” en Nueva Granada. Por lo tanto, conocían el terreno, habían administrado la mano de obra local y el abastecimiento de insumos y productos. La obra se inició en la costa atlántica del Istmo, en la denominada Navy Bay (anteriormente bahía Limón). El motivo era que el abastecimiento de materiales, insumos y equipo era más rápido y barato desde el Atlántico. Trautwine no estaba de acuerdo con ello, y envió varias cartas del directorio planteando la alternativa de comenzar desde la ciudad de Panamá. En esta, las condiciones de clima y mano de obra eran más favorables. El directorio decidió comenzar desde el Atlántico por motivos de abastecimiento de materiales¹⁹. Esto obligó a los contratistas a cruzar el Istmo. Por ello las obras comenzaron en mayo de 1850. (Somerville, 1983)

Sin embargo, los problemas a los que se enfrentaron los contratistas fueron tales que para fines de 1851 la obra no avanzaba. Se les revocó el contrato y la PRRC inició la construcción de manera directa, pero con Totten y Trautwine como empleados, para no perder su experiencia²⁰. Uno de los principales problemas que tuvieron los constructores fue el de la mano de obra. A las condiciones insalubres se sumó el desplazamiento de los trabajadores a otras empresas.

A fines de 1848, había comenzado la fiebre del oro de California. Esto hizo que el flujo de personas del Atlántico hacia el Pacífico se incrementara sustantivamente. Las empresas que hacían el cruce por botes y mulas, como la “Panamá Transit” demandaron más trabajadores. Aún con salarios más

19. Al enterarse de esta decisión, George Law se lanzó a comprar todos los terrenos disponibles en la costa de Navy Bay. De allí que la ubicación del campamento de trabajo, futura Aspinwall, se hiciera en la Isla Manzanilla.

20. Una vez terminado el ferrocarril, en 1855, Totten continuó como encargado de mantenimiento de las vías, hasta 1860.

bajos, la mano de obra prefería trabajar en el cruce antes que en la construcción del ferrocarril (Otis, 1867). A estas empresas se sumó la de Vanderbilt, que entró en la competencia haciendo el cruce a través de Nicaragua (Somerville, 1983). En este caso, los salarios eran altos buscando paralizar las obras de la PRRC. La empresa apeló a contratar trabajadores de cualquier parte del mundo. Se trajeron trabajadores de China²¹, coolíes de la India, irlandeses, ingleses, franceses, austriacos, etc. Estos arribaban en los barcos de Howland & Aspinwall (Somerville, 1983). Las condiciones geográficas eran terribles, por lo cual hubo una gran mortandad. En base a la experiencia de esos años, la empresa apeló principalmente a trabajadores de la zona y de las Antillas (Newton, 1984). Si en 1850 contaba con 500 trabajadores, para 1851 ya eran 1.000. Llegaron a un máximo de 7.000 trabajadores en 1853 (Otis, 1867). Las historias acerca de los costos humanos de la construcción del ferrocarril son terribles. Ante la ausencia de datos oficiales, las estimaciones van desde 6 mil a 12 mil muertos. Según algunas versiones, ante la dificultad de disponer de los cadáveres o para obtener ingresos, los cadáveres eran metidos en barriles de salmuera y formol, y enviados a EE.UU. donde eran vendidos a las escuelas de medicina. Supuestamente con ese dinero se construyó el hospital de la línea ferroviaria (Poveda Ramos, 2004). Aunque este tratamiento de los cuerpos no ha sido demostrado, algunas fuentes indican que en el hospital de la compañía en la ciudad de Panamá se encontraban en exposición diferentes esqueletos humanos, de trabajadores coolíes, chinos, etc. (Tomes, 1855).

La planificación original pretendía terminar el ferrocarril en un año. Para diciembre de 1851 apenas si habían tendido siete millas (Schott, 1967). Y el capital se había consumido. Trautwine renunció a la empresa (Somerville, 1983). Las acciones de la empresa en Wall Street se desplomaron, cotizando a menos de 10 dólares. El directorio tuvo que hacer uso de su crédito personal para continuar las obras²². En ese punto límite, el arribo de dos vapores del United Status Mail Steamship Company a la isla de Manzanilla fue providencial (Somerville, 1983)²³. Más de 900 pasajeros deseaban cruzar el Istmo para ir a California. Stephens, frente a la demanda de estos pasajeros, les

21. Para observar los problemas de adaptación de los chinos, ver Cohen (1971).

22. Según algunos expertos, la mayoría de los grandes empresarios han tenido una experiencia donde casi llegan a la quiebra (Peters, 2002).

23. Estos dos barcos, de la compañía de George Law, llegaron a la bahía Limón (Navy Bay) ya que problemas con la navegación por el clima los derivaron allí.

pidió una tarifa exorbitante: 7 dólares por pasajero para hacer las siete millas disponibles²⁴. Los viajeros aceptaron y de esa manera la compañía comenzó a tener ingresos (ver cuadro 1). Si bien el funcionamiento demoraba los trabajos de construcción, la necesidad de financiamiento era más importante. El directorio de la PRRC compró y envió vagones para pasajeros a la obra. Las acciones subieron en Nueva York. La empresa había pasado el punto crítico.

George Law ordenó que todos los navíos de su empresa, que antes iban al cruce por el río Changras, fueran obligadamente a isla Manzanilla. Además, compró acciones de la PRRC por 300 mil dólares (Somerville, 1983). En el punto de inicio, en la isla Manzanilla, Stephens fundó el 2 de febrero de 1852 la ciudad cabecera del ferrocarril en el Atlántico (Otis, 1867). La llamó “Aspinwall”, en honor al promotor de la empresa.²⁵

Ese mismo año Stephens regresó a Nueva York donde murió a causa de una enfermedad contraída en Panamá. El directorio eligió como nuevo presidente de la empresa a William Young (Otis, 1867). El nuevo presidente decidió subcontratar nuevamente la obra y Minor C. Story ganó la licitación. Sin embargo, el primer puente que construyó fue destruido por una inundación (Somerville, 1983). La empresa volvió a tomar la construcción de manera directa. Young renunció, y el directorio eligió como presidente a William Hoadley (Otis, 1867).

Al comenzar a operar regularmente, comenzaron los problemas de la seguridad de las cargas y pasajeros. Ya en 1853 la PRRC sufrió robos y diferentes problemas por parte de bandidos locales. Por ello, en sociedad con Wells, Fargo & compañía formaron una policía propia, a cargo de Randolph Runnels, un ex Ranger de Texas. (Somerville, 1983).

Al comenzar a generar ingresos, las acciones de la empresa retomaron una pendiente positiva. En particular porque en el ejercicio de 1852 repartió sus primeros dividendos (ver cuadro 2). Frente a esta novedad, el mercado volvió a confiar en la empresa. Esto permitió en 1853 colocar bonos en la bolsa, con lo cual se obtuvieron los fondos para continuar las obras.

24. La tarifa fue de 0,50 centavos de dólar por milla, y tres dólares por cada 100 libras de equipaje. (Otis, 1867)

25. El gobierno de Nueva Granada no aceptó esta denominación, ordenando que se denominara “Colón”, en honor a Cristóbal Colón. La disputa finalizó en 1890, cuando el gobierno de Colombia se negó a recibir o enviar correspondencia cuyo origen o destino fuese “Aspinwall”. De allí en adelante el nombre de la ciudad es “Colón”. (Ortega, 1920)

El avance de las obras, de los ingresos y el pago de dividendos (cuadro 1) facilitaron que el mercado tomara más bonos, en 1854 y 1855, con los cuales se continuó financiando la empresa. Resueltos los problemas de financiamiento, y bajo la conducción “in situ” de Totten, la construcción de ferrocarril siguió avanzando. Para la construcción del puente más grande, sobre el río Changras, la empresa recurrió a un contratista nuevamente. El contratista no pudo cumplir con los plazos y condiciones de construcción, por lo cual la empresa volvió a retomar las obras de manera directa.

El día 27 de enero de 1855, finalizó la construcción del ferrocarril y el día 28 de enero partió el primer tren que cruzó desde la ciudad de Aspinwall hasta la ciudad de Panamá. El paso por, ferrocarril interoceánico era un hecho. Aunque se debe tener en cuenta que todavía existían dudas en el mercado acerca de la viabilidad financiera del proyecto.²⁶ Por ello, el directorio promovió un viaje promocional, invitando a hacer el cruce del Istmo vía ferrocarril a 60 invitados especiales el 5 de febrero de 1855 (Somerville, 1983). Entre otros, se invitó a miembros del Congreso de los Estados Unidos, a los diplomáticos de Nueva Granada, políticos diversos, empresarios, artistas y periodistas. El objetivo era tanto de lobby como publicitario.²⁷

Los beneficios que traía esta empresa al mercado eran evidentes²⁸. El cruce por mula y bote, que llevaba de 2 a 5 días con un costo promedio de 150 dólares, se hacía con el ferrocarril en 4 horas, que luego se redujeron a 3 (Otis, 1867). En 1850 el pasaje de Nueva York a San Francisco costaba 450 dólares, sin incluir el costo del paso por el istmo de Panamá. El mismo tra-

26. En una nota financiera en el New York Tribune, se hacía la siguiente estimación, el 13 de marzo de 1855:

“At present, the only revenue is from passengers, the mails, specie, and express parcels, the aggregate amount of which is not above \$730,000. If the road should enjoy the monopoly of California travel, this may be increased two or three hundred thousand dollars, provided the number of passengers to and from California should not diminish, whereas it diminishing year by year. Suppose the possible revenue to be one million, leaving out of consideration all heavy freight-carrying, which we consider out of the question in the present state of the road, the expenses can never be much less than fifty per cent, of the gross receipts. At this moment there are 3,000 laborers employed, at eighty cents a day for work, and thirty cents for support, a large number of mechanics who receive from two to three dollars daily, and thirty officials, paid about \$100,000 making a total of more than a million of dollars.

This array of workmen and laborers will be required for a long time yet, and we question whether more than a half of them can ever be dispensed with. There is a great deal still to be done on the road, in the way of embankment, substitution of new ties, iron for wooden bridges, etc. Moreover, such is the nature of the climate, the destructive character of the atmosphere and the insects, and the rapid growth of vegetation, that there will always be work for an army of laborers. Five hundred thousand dollars a year I believe to be a small estimate of the annual expenses of the road, and one million a large estimate of the revenue. We have left half a million for net income to pay the interest upon a capital of seven millions.” (Tomes, 1855)

27. Una narración sobre este viaje promocional en Tomes (1855).

28. Hay que tener en cuenta también beneficios no económicos de la obra. Por ejemplo, la construcción implicó conocer más profundamente la topografía del terreno y detalles técnicos que permitieron más tarde construir el Canal. (Mc Culloch, 1979)

yecto por el Cabo de Hornos tenía un costo similar, pero implicaba navegar 24.000 millas en 127 días. El mismo viaje, a través de la PMSC y la PRRC en 1860 tenía un costo marítimo de 80 dólares, y la tarifa del cruce era de 25 dólares, no superaba las 5000 millas y se realizaba en 25 días.²⁹

El acuerdo estratégico entre la PMSC y la PRRC implicaba que el ferrocarril saliera de la cabecera apenas hicieran el trasbordo los pasajeros del vapor arribado. En el otro extremo de la vía, un barco de la compañía esperaba a que los pasajeros abordaran para zarpar. De esta manera, eliminó rápidamente la competencia que Vanderbilt había iniciado en 1851 haciendo el cruce en Nicaragua (Pacific Marine Review, 1924).

Sin embargo, se debe tener en cuenta que el costo de las vías fue muy superior a lo estimado en 1849. Los cálculos finales estaban cerca de los 100.000 US\$ por milla en promedio³⁰. En el puente sobre el río Changras el costo fue de 500.000 US\$ por milla. El estándar internacional era de 50.000 US\$ por milla, como máximo (Wright, 1911). Además, eran necesarias más obras para completar el complejo portuario y de transferencia. Entre las nuevas inversiones, también se contemplaba el tendido de una línea telegráfica (COB, 1855).

Por eso, después de 1855, se invirtieron 2 millones de dólares más en la zona. Para 1858, se habían invertido 8 millones en total (Otis, 1867). Estas nuevas inversiones fueron financiadas con la emisión de más bonos a la tasa habitual (7%). Sólo en material rodante, la PRRC disponía de 11 locomotoras, 22 vagones de pasajeros (de sesenta asientos), y 133 vagones de carga en 1858 (Varnum, 1860). El servicio era diario, con excepción del domingo (Otis, 1867).

Si bien los ingleses pensaron en una ruta por el Istmo, erraron al pensar sólo en la carga, dado el incremento en el tráfico de pasajeros (COB, 1855). El cuadro 1 muestra claramente el incremento en los pasajeros año a año, no sólo por la fiebre del oro californiana, sino también por el crecimiento económico de la costa oeste de EE.UU. (COB, 1855). Según estimaciones, entre

29. Las tarifas para pasajeros de primera clase eran de \$25, niños menores de 12 años \$6.25; pasajeros de segunda clase pagaban \$10; equipaje personal 10 centésimos la libra, correo 22 centésimos la libra; carbón era \$5/tonelada; carga de primera clase en cajas o valijas era 50 centésimos el pie cúbico. Todos los cargos de flete eran pagados en oro (Pacific Marine Review, 1924). Las tarifas estuvieron fijas hasta 1875 (Somerville, 1983).

30. Esta cifra es el resultado de dividir el capital accionario (4.900.000 US\$) por el largo de las vías (47,5 millas).

1856 y 1866 más de 400.000 pasajeros usaron el medio de transporte (McCulloch, 1979). Viajeros de todo el mundo daban testimonio de la importancia de este adelanto. Por ejemplo, Juan Bautista Alberdi, quien hizo el cruce en 1855, camino a Londres (Alberdi, 1887). Por otro lado, entre 1855 y 1867 se transportaron más de 750 millones de dólares en metales preciosos, y 300 mil bolsas de correo (Otis, 1867). Además, la PRRC se enlazaba con trayectos globales, como la ruta desde Liverpool a Australia, entre otras. (COB, 1855). De todas maneras, según reportes oficiales, el 75% del comercio que pasaba por la PRRC utilizaba barcos de bandera norteamericana (Secretary of the Treasury, 1864).

El éxito económico y comercial era claro. Recién con la finalización del ferrocarril transcontinental de Estados Unidos, en 1869, comenzó su declinación, al perder parte del tránsito de ese país.

The Panamá Railroad is the Door
of the Seas, and the Key of the
Universe. The Panamá Railroad
will be a permanent monument of
American skill and enterprise.
Robert Tomes (1855)

DESEMPEÑO ECONÓMICO Y FINANCIERO DE LA PANAMÁ RAIL ROAD COMPANY (1852-1861)

En este apartado se presenta a través de las cifras, el desempeño de la empresa, las etapas de inicio y consolidación de la empresa. Se debe tener en cuenta que Aspinwall en 1849³¹ ya había mencionado que hacer estimaciones acerca del posible desempeño de la empresa no era razonable, dada la complejidad de los costos de construcción. Sin embargo, también reconoce que el principal rubro, contraponiéndose a la visión de los ingleses, sería el tráfico de pasajeros y metales preciosos (PRRC, 1849). No obstante, en 1850 se publicó una nota donde se presentaban estimaciones generales del proyecto³². Estas estimaciones indicaban las siguientes cifras, que no quedaron muy lejos del resultado final. Se calculaba un costo de 4.900.000 US\$,

31. (PRRC, 1849)

32. Chevalier, Emile (1850) "Panama Railroad", en *Revue des Deux Mondes*, 1 de junio.

unos ingresos brutos de 860.000 US\$ y un costo anual de funcionamiento de 344.000 US\$. Esto resultaría en unos ingresos netos de 516.000 US\$. Tal cual se observa en el cuadro 1, esta estimación no resultó muy alejada de la realidad.

Cuadro 1: Ingresos, Costos y Utilidad Bruta de la Panamá Rail Road Company en US\$ (1852-1861)

INGRESOS POR

Año	Pasajeros	Carga	Correo	Metales preciosos	Total Ingresos	Costos Operativos	Utilidad bruta
1852	204690	23862	64421	5692	298665	73999	224666
1853	226919	44948	113685	31046	416598	113950	302648
1854	326132	70227	128825	20744	545928	116542	429386
1855	667815	181994	114588	148350	1112747	293674	819073
1856	774510	348567	158278	158621	1439976	356054	1083922
1857	742250	378577	112058	144478	1377363	470637	906726
1858	791994	478937	100000	153773	1524704	472508	1052196
1859	1110118	602392	100000	159363	1971873	492026	1479847
1860	688378	618578	50000	128946	1485902	406050	1079852
1861	694414	680996	11515	134144	1521069	419206	1101863

Fuentes: elaboración propia a partir de datos en: Board of Directors (1855) *Communication of the Board of Directors of the Panamá Railroad Company to the Stockholders*, John Trow, New York. Otis, Fessenden (1867) *History of the Panamá railroad and the pacific mail steamship company*, Haper & brothers, New York. Tomes, Robert (1855) *Panamá in 1855*, Harper and Brothers, New York. Vamun Poor, Henry (1860) *History of the Railroads and Canals of the United States*, Kelley, New York.

El cuadro 1 permite concluir que la visión de Aspinwall también fue acertada con respecto a la importancia del tráfico de pasajeros con respecto al tráfico de carga. A esto colaboró en gran medida el hecho que la fiebre del oro en California movilizara grandes masas de población del este al oeste. Este proceso parece haber tenido su punto máximo en 1859, año a partir del cual desciende el ingreso por pasajeros. Estos representaron en el período entre

el 40 y el 50 % de los ingreso totales. Con el avance en la línea del ferrocarril, fueron en aumento el ingreso por mercaderías, correo y metales preciosos. El ingreso por la correspondencia creció significativamente a partir de 1853, dado que era posible completar el cruce por medio de lomo de mulas, y se estaba comenzando a cumplir con el acuerdo con el gobierno. El ingreso por cargas y metales preciosos recién se incrementó significativamente en 1855, con la finalización de la obra. El ingreso por cargas se duplicó, y el de metales preciosos pasó de 20.000 a casi 150.000 dólares. El ingreso por pasajeros se duplicó también en 1855.

Una vez finalizada la vía ferroviaria, los ingresos totales promediaron el millón y medio de dólares. Los costos operativos, desde el comienzo de la operatividad de la línea, estuvieron siempre por debajo del 33% de los ingresos totales. En consecuencia, la utilidad bruta estuvo por encima del 60% de las entradas durante el período analizado³³.

El primer ejercicio económico de la empresa cerró el 31 de diciembre de 1852. Como se mencionó anteriormente, esto fue providencial. En 1851 la empresa ya había invertido todo el capital accionario (un millón de dólares) y apenas si había construido 7 millas. Los directores hicieron uso de su crédito personal, y las conexiones de Henry Chauncey, para continuar las obras. Al comenzar a generar ingresos en 1852 (cuadro 1), el punto crítico fue traspasado. Dado que ya se había consumido el capital inicial, y era necesario nuevo financiamiento, se entiende la decisión de repartir dividendos de un 10%. De esta manera no sólo subieron los precios de las acciones sino que también inyectó confianza en el mercado para colocar bonos en 1853.

Como resultado de estas políticas financieras, la empresa continuó pagando dividendos en 1853 y 1854, aunque más reducidos (cuadro 2). Las necesidades financieras de las obras no permitían más. Este cambio en el clima de negocios le permitió a la PRRC emitir en Nueva York en 1853 bonos al 7% interés anual a 10 años, con pago semestral de intereses. Esto incorporó 2.168.000 dólares con los cuales continuaron las obras (COB, 1855).

33. Sorprende que la estimación de Chevallier (1850) fuera tan acertada.

Cuadro 2: Capital, Utilidad Bruta, Dividendos y Millas construidas de la Panamá Rail Road Company (1852-1861)

DIVIDENDOS

Año	Capital	Capital	Utilidad	US\$	%	Millas
1852	1500000	1500000	224666	151175	10%	23
1853	2500000	2636000	302648	210928	8%	23
1854	4486000	2932942	429386	205306	7%	31
1855	5382659	4137500	819073	496500	12%	47,57
1856	7454586	4976000	1083922	585060	12%	47,57
1857	7775619	4976000	906726	594331	12%	47,57
1858	8000000	4976000	1052196	611202	12%	47,57
1859	8000000	4976000	1479847	614292	12%	47,57
1860	8000000	4976000	1079852	597120	12%	47,57
1861	8000000	4976000	1101863	597120	12%	47,57

Fuentes: ídem cuadro 1.

El éxito de los bonos de 1853, así como el aumento en los costos de construcción del ferrocarril, llevó a la empresa a emitir bonos hipotecarios en Londres en 1854 y 1855 (COB, 1855). Estos bonos también eran al 7% anual y pagaban intereses semestrales, con los cuales logró sumar 1.250.000 dólares (Vemum, 1860).

La empresa también aumentó la oferta de acciones entre 1853-55, y convirtió parte de los bonos emitidos en acciones, tal como lo permitía la ley, hasta alcanzar los 5 millones de dólares autorizados (cuadro 2). Ya en 1855, con la construcción terminada y el ferrocarril operativo se reparten dividendos del 10%. De ahí en adelante, dado que los ingresos y los costos operativos lo permitían (cuadro 1), la empresa pago anualmente dividendos del 12% o más anual (cuadro 2). Este era la recompensa para los accionistas que habían confiado en la compañía, dado que recibían un porcentaje superior al de los inversores que habían comprado bonos al 7%.

De todas maneras, en el cuadro 2 se observa que los dividendos no guardan una relación estable con respecto a la utilidad bruta. Esto deviene que las obras complementarias al ferrocarril continuaron ejecutándose. Se mejoraron los faros de los puertos de las dos cabeceras, se realizaron talleres y diques secos en los puertos, se hicieron estaciones de trasbordo y depósito, etc. Un punto interesante que muestra la continuación de las obras, y la premura con la que fue hecho el ferrocarril, es que se debieron cambiar los durmientes originales de madera local, por durmientes de madera dura de origen colombiano. Se observa, en cambio, que la utilidad bruta por milla construida fue en aumento constantemente hasta su finalización en 1855.

A pesar de que continuaban los gastos, los márgenes operativos son un indicador claro del éxito de la compañía. Esto se observa en la confianza del mercado de Nueva York. En 1856 las acciones llegaron a cotizar en 250 US\$, lo que demuestra que fueron altamente demandadas³⁴. La empresa continuó financiando sus inversiones colocando bonos en los mercados. En 1857 emitió un bono en Londres, al 7% anual con pagos semestrales, por 1.150.000 dólares (Vemum, 1860). Al año siguiente, en 1858, colocó en Nueva York otro con las mismas condiciones (Vemum, 1860). En su momento, se la consideró una de las empresas más rentables del mundo, llegando a un pico del 44% de dividendos en 1867 (Lemaitre, 2007). Se entiende que durante esos años, la PRRC transportó casi la totalidad del oro extraído de California, llegando a registrarse entre 1855 y 1867 un total de 700 millones de dólares en metal precioso transportado (Lemaitre, 2007).

He (Aspinwall) is a man, take
him all in all. I fear we shall
never have another like him.

*Robert Graham*³⁵

CONSIDERACIONES FINALES

El ferrocarril de Panamá fue considerado en su época uno de los mayores logros humanos (Kemble, 1943). Impulsado por la visión estratégica de Wi-

34. El punto máximo de valor de las acciones de la PRRC fue en 1874, cuando treparon hasta alcanzar 369 dólares por acción. Posteriormente, con la competencia del ferrocarril costa a costa y la crisis, cayeron a su punto más bajo de 52 dólares en 1877.

35. Citado en Somerville (1983).

William Henry Aspinwall, fue un éxito empresarial a largo plazo³⁶, y como unión de los dos océanos un antecedente potente del actual Canal (Me Cullogh, 1979). La visión de Aspinwall acerca de las tendencias en el tráfico mundial, se combinaron con la tecnología disponible en la época, la capacidad de financiamiento y la gestión.

Es evidente que su visión empresarial sobre el comercio global se apalancaba en la velocidad, más que en el volumen. Desde la concepción de “tiempo es dinero”, invertía en barcos veloces como los clippers. Aunque fueran una tecnología anterior, estos veleros ganaron durante un par de décadas la carrera de la velocidad a los modernos vapores. También comprendía, tal como deja registrado en sus declaraciones, que el tráfico comercial, de capitales y de pasajeros estaba en continuo aumento.

A partir de lo presentado en este trabajo, queda en evidencia que Aspinwall planificó estratégicamente lo que sería la gran obra: el ferrocarril transoceánico. No sólo reduciría el tiempo de viaje, sino también sería más seguro y económico. El contexto colaboró con su planificación. La necesidad de conexión entre las costas este y oeste de EE.UU. se incrementó luego de la victoria de este país en la Guerra con México. Más tarde, a fines de 1848, la fiebre del oro de California impulsó el tráfico costa a costa. El azar también tuvo su parte: los empresarios franceses no pudieron cumplir el contrato de construcción del ferrocarril.

En ese marco, Aspinwall creó dos empresas, casi al mismo tiempo, la Pacific Mail Steamship Company y la Panamá Rail Road Company. Con objetos distintos, el sentido estratégico era el mismo. Ambas empresas compartían, asimismo, parte de los miembros del directorio. Ahorrar tiempo y riesgos en el viaje de costa a costa, aumentar la seguridad, con lo cual habría una reducción de costos, y un aumento de la seguridad y la productividad. Claramente, fue parte y protagonista en esta etapa de globalización. En este sentido, Aspinwall podría ser definido dentro de las tres categorías del empresario innovador schumpeteriano³⁷. Consiguió el financiamiento necesario tanto por la capitalización de las acciones, como mediante la emisión de

36. Según su obituario, el FFCC de Panamá le dio fama de hombre de negocios a nivel global. (NYT, 1875)

37. Para Schumpeter, el empresario innovador se define, entre otros puntos, por la voluntad de hacer aportes significativos y mejorar su entorno social, obteniendo por este medio prestigio personal. Los tres factores fundamentales es la innovación en un proceso o mercado, el disfrute en crear y hacer aportes así como en resolver problemas, y el rechazo del entorno a la innovación. (Schumpeter, 1934)

bonos, tanto en Nueva York como en Londres (los mercados financieros más importantes del mundo en esa época). Consiguió el abastecimiento de materiales y equipos, y se asoció con los líderes y socios necesarios para alcanzar el objetivo. Una vez finalizada la obra, las empresas obtuvieron cuantiosas ganancias, y repartieron importantes dividendos e intereses a accionistas e inversores.

Para finalizar, resulta interesante señalar que luego de dejar la Presidencia de la PMSC, Aspinwall continuó como primer miembro de los directorios de ambas empresas. Su fortuna se fue incrementando así como también su fama de hombre de negocios. En palabras de John Kemble (1943) “...William Henry Aspinwall was a man of vision and courage, and, where small men could only see the probability of the moment, he could grasp the possibility of the future.”

Durante la Guerra de Secesión de los Estados Unidos (1861-1864) el gobierno de la Unión lo comisionó en misión secreta, junto con el empresario John Forbes, a Inglaterra para evaluar los navíos encargados por los confederados (Somerville, 1983). En esta misión también tuvo éxito. Retirado de los negocios, se dedicó a la filantropía³⁸.

BIBLIOGRAFÍA

A/D (1875), “William Henry Aspinwall Obituary”, en New York Tribune, 19 de enero de 1875.

A/D (1924) “United States Intercoastal Services”, en Pacific Marine Review, Vol 21, nº 1, Enero, 1924, pp 35-55.

Alberdi, Juan Bautista (1887) Obras completas, La tribuna nacional, Buenos Aires.

Aspinwall, Henry W. (1855) Statement of 28th June, in answer to the reports from two committees appointed by stockholders, 24th May, with replies to the attacks on committee's report, John Trow, New York.

Berthold, Victor (1932) The pioneer steamer California, 1848-1849, Houghton Mifflin, Boston.

Board of Directors (1855) Communication of the Board of Directors of the Panamá Railroad Company to the Stockholders, John Trow, New York.

38. Fue uno de los fundadores de la Sociedad Protectora de Animales (en 1866), y también uno de los fundadores del Metropolitan Museum of Art (MET) en 1869. (Chandler, 2007)

- Butterfield, Carlos (1860) United States and Mexican mail steamship line: and statistics of Mexico, Hasbrouck, Nueva York.
- Chandler, Robert and Stephen Potash (2007) Gold, silk, pioneers & mail: the story of the Pacific Mail Steamship Company, San Francisco Museum Library, San Francisco.
- Chevalier, Emile (1850) "Panama Railroad", en *Revue des Deux Mondes*, 1 de junio.
- Cohen, L. (1971) "The chinese of the Panama Railroad: preliminary notes on the migrants of 1854 who "failed"". *Ethnohistory*, 18 (4).
- Conniff, Michael (2001) Panama and the United States, a forced alliance, University of Georgia, Georgia.
- Davis, Charles (1867) Report on interoceanic canals and railroads between the Atlantic and Pacific Oceans, Government Print Office, Washington.
- Kemble, John (1933) "Pacific Mail Service between Panamá and San Francisco, 1849-1851", en *Pacific Historical Review*, Vol. 2, núm 4, Diciembre.
- (1934) "The Genesis of the Pacific Mail Steamship Company", en *California Historical Society Quarterly*, vol 13, num. 4, Diciembre.
- (1938) "The Panama Route to the Pacific Coast, 1848-1869", en *Pacific Historical Review*, Vol. 7, núm 1, Marzo.
- (1943) *The Panama route, 1848-1869*, University of California Press, Berkeley.
- Lemaitre, E. (2007) Panamá y su separación de Colombia, Biblioteca Luis Angel Arango, Blaa Digital.
- Mc Cullogh, David (1979) *El cruce entre dos mares*, Lasser Press, Madrid.
- Newland, Carlos (2013) *Emprendedores de la globalización. Acortando tiempo y distancia entre los Océanos Atlántico y Pacífico en el Siglo XIX*, sf, se.
- New York Legislature (1863) *Charter of The Pacific Mail Steamship Company*, Slote and Jane, New York.
- Newton, Velma (1984) *The silver men: West Indian labour migration to Panama, 1850-1914*, University of West Indies, Jamaica.
- North, Douglass (1968) "Sources of Productivity Change in Ocean Shipping, 1600-1850", *Journal of Political Economy*, 76 (5).
- Ortega, Alfredo (1920) *Ferrocarriles Colombianos. Resumen histórico*, Imprenta Nacional, Bogotá.
- Otis, Fessenden (1867) *History of the Panamá railroad and the pacific mail steamship company*, Haper & brothers, New York.
- Pacific Mail Steamship Company (1855) *Proceedings at Meeting of Stockholders of Pacific Mail Steamship Co.*, Held June 28, 1855, Nesbitt, Nueva York.
- Panamá Rail Road Company (1849) *Panamá Rail Road Company*, Van Norden and Amerman, New York.
- (1850) *Memorial of Panama Railroad Company, Praying that the Secretary of the Navy be Authorized to Contract with it for the Transportation of the Army and Navy Supplies*,

and the Mails, January 9, 1850, Referred to the Committee on Commerce, January 21, 1850, United States Printing Offices, Washington.

Peters, Tom (2002) *En busca de la Excelencia*, Nowtilus, Madrid.

Poveda Ramos, Gabriel (2004) "La construcción del Ferrocarril de Panamá", en *Dyna*, nº 143, año 71, pp 1-12.

Schumpeter, Joshep (1934) *The Theory of Economic Development*, Harvard University Press, Cambridge.

Schott, Joseph (1967) *Rails Across Panama: The Story of the Building of the Panama Railroad, 1849-1855*, Merril, Nueva York.

Secretary of the Treasury (1864) *Statistics of the foreing and Domestic Commerce of the United States*, Government Press, Washington.

Somerville, Duncan (1983) *The Aspinwall Empire*, Mystic Seaport Museum, Connecticut.

Tomes, Robert (1855) *Panamá in 1855*, Harper and Brothers, New York.

Vamun Poor, Henry (1860) *History of the Railroads and Canals of the United States*, Kelley, New York.

Wallerstein, Immanuel (1979) *El moderno sistema mundial. La agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo europea en el siglo XVI, Siglo XXI*, Madrid.

Williamson, Jeffrey y Kevin O'Rourke (2002) "When Did Globalization Begin?", en *European Review of Economic History* vol. 6, Part 1 (April).

Wright, Benjamín (1911) *San Francisco's Ocean Trade. Past and Future*, Carlisle, San Francisco.

Páginas web:

www.trainweb.org

www.uh.edu

www.czbrats.com

<http://rapsodiaantillana.com/2007/03/los-nuevos-reclutas-y-el-pacific-mail-steamshipcompany.html#sthash.ovvsmCV7.dpuf>

<http://panarail.com/sp/historia/main.html>

“LA COMPAÑÍA UNIVERSAL DEL CANAL INTEROCEÁNICO DE PANAMÁ” Y “LA COMPAÑÍA NUEVA DEL CANAL DE PANAMÁ”

(Según documentos de los Archivos Estatales de la Federación de Rusia)

Por: Toracio Pelayo Iturralde Shailer
Omar Enrique Iturralde Shailer

Las cenizas generan experiencias...

En los Archivos Estatales de la ciudad de San Petersburgo - Rusia, hemos encontrado pocos materiales sobre las actividades de la primera compañía francesa - “La Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá” creada por Fernando de Lesseps el 17 de agosto de 1879. Esta compañía efectuó contrato con la empresa Couvreux et Hersent para realizar los trabajos de construcción del canal.

El investigador Hugo Solner, el cual observó los trabajos de excavación del canal en un período de seis semanas en Panamá (1882), publicó en 1883 un interesante artículo sobre los primeros trabajos realizados en la nueva vía marítima. Este artículo es dedicado a los trabajos de la compañía francesa. El autor, es uno de los primeros que pronosticaron el posible fracaso de esta compañía. Él tiene en cuenta que “la nueva empresa del señor Lesseps en sí es tan grande, que se ve casi como una superstición; pero además de esto, las condiciones particulares del suelo por donde se van a llevar a cabo los trabajos, incita dudas en la ejecución de este heroísmo”.¹

1. Solner U. El Istmo de Panamá. //Boletín histórico. Enero. 1883. Pág. 162-164.

Desde los inicios de los trabajos de la “Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá”, surgieron conflictos con los comerciantes norteamericanos en el Istmo, “porque la vía férrea norteamericana tenía sus privilegios en el corredor istmico, y por esa razón, la sociedad bajo el mando del señor Lesseps, tuvo que comprar la mayoría de las acciones de esta vía férrea (Ferrocarril de Panamá. - *Autores*), sobre todo, tuvo que luchar con las intrigas y contrarrestar luchas diplomáticas con Estados Unidos”.² De esta manera, con los relatos del testigo se puede asegurar que los norteamericanos afianzaron los fracasos de la “Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá”.

Según el testimonio de Hugo Solner “a fines de 1879, F. de Lesseps viajó a Panamá en compañía de técnicos e ingenieros; después de algunos trabajos preliminares, la construcción de hospitales, vías férreas y etc., el 23 de enero comenzaron las detonaciones en el corte Culebra”.³

El autor del artículo también escribe que “en la actualidad en los trabajos de excavación trabajan 2.½ (2.500 - Autores) obreros y 400 ingenieros”. “Ellos creen - comenta el autor - que para terminar los trabajos de la empresa se necesita excavar 75 millones de m³ de tierra y rocas, y que el costo de los trabajos será de 640 millones de marcos (un marco equivalía a 31 kopieke⁴, 1882)”.⁵

En la parte final del artículo, el autor agrega, que “muchos franceses sufren de enfermedades como malaria y fiebre amarilla”.⁶

De esta manera, podemos afirmar que la “Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá” ya en 1882 tenía dificultades en los trabajos de construcción del Canal de Panamá. Estas circunstancias fueron unas de las causas del fracaso y hundimiento de la compañía francesa.

En los Archivos Estatales de la Flota Militar de Rusia en la ciudad de San Petersburgo, encontramos un artículo de un periódico desconocido en idioma inglés publicado el 5 de noviembre de 1879. Este artículo se conserva en los fondos del Almirante K. B. Stesenko⁷. En dicho documento se habla sobre los trabajos y la longitud y dirección del futuro canal interoceánico. En el artículo dice: “¿Los trabajos comenzaron? En enero de 1880 los edificios y talleres

2. *Ibíd.* Pág. 165.

3. *Ibíd.*

4. Un kopek: unidad que representa un centavo.

5. Solner U. El Istmo de Panamá. //Boletín histórico. Enero. 1883. Pág.166.

6. *Ibíd.* Pág.167.

7. Archivos Estatales de la Flota Marítima-Militar de la Federación de Rusia. Fondo. 24. Folio. 1. Lista 171.

en la bahía de Limón por el océano Atlántico deben de ser construidos hacia agosto de 1881... Longitud y latitud del canal 133.4 pies en superficie... con caminitos de 6 pies para los remolques en cada lado. La longitud desde el Atlántico hasta el Pacífico es de 45 millas. De la parte atlántica - la bahía de Limón hay muelles y dársenas secas al norte de la isla de Manzanillo que serán parte del canal, que llega hasta el sur, hasta el Gato. El canal pasará por el río Chagras dos veces, para luego pasar paralelo a las líneas férreas hasta Matachí, después pasa por el viejo cauce del río Grande hasta Panamá, teniendo esclusas laterales por la parte del océano Atlántico. Los ingenieros afirman - dice en el artículo - que la construcción del canal será en 8 años. El capital de la compañía se estima en 843 millones de francos o 200 millones de dólares... la vía de océano a océano". En los archivos de la ciudad de San Petersburgo no encontramos más documentos relacionados a la "Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá".⁸

Como es sabido, de la historia del Canal de Panamá, en 1880 fue creada la compañía arriba mencionada con un capital de 300 millones de francos.

En el transcurso de 1882, los trabajos en Culebra comenzaron, sin embargo por falta de organización, la magnitud de dichos trabajos fueron relativamente pequeños. Cuando estos problemas fueron superados, la compañía entró de lleno con los trabajos de excavaciones en el canal.

En 1883, los franceses estuvieron conscientes que el diapasón de mareas en el océano Pacífico era de 20 pies, mientras que la variación del nivel del océano Atlántico llegaba cerca de 1 pies. Según los franceses, esta diferencia en el nivel era peligrosa para la navegación. Por esa razón, fue propuesta la construcción de una esclusa en Panamá (en la parte pacífica), para conservar el nivel de las aguas en toda la ruta del canal. Este plan conllevaría una gran economía, porque así se ahorrarían de excavar cerca de 10 millones de m³ de tierra. De esta manera, podemos demostrar que los franceses no sabían las particularidades del istmo de Panamá en el inicio de la construcción del Canal de Panamá. Las investigaciones de N.B. Wise no fueron contundentes como se esperaba. La compañía francesa comenzó a tener dificultades financieras ya en 1885. En 1886 los norteamericanos ofrecieron ayuda técnica, no obstante, esta ayuda fue muy lenta. No eran suficiente las excavadoras, las mismas eran muy livianas y gran parte del trabajo era manual. En 1885

8. Ibid.

Fernando de Lesseps comunicó que el canal costaría no 600 millones de francos, sino 1070 millones y prometió que la conclusión de los trabajos en el canal sería en 1888. Sin embargo, en 1888 la caja de la “Sociedad” había tenido un gasto general de 1.400 millones de francos. Por una ley del gobierno francés, fue dado el permiso de préstamo a la “Sociedad”, no obstante, en diciembre del mismo año la “Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá” se declaró en quiebra. Después de una serie de investigaciones a los administradores de dicha empresa fueron encarcelados.

La “Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá”, tuvo este destino por el gran robo y despilfarro de las finanzas de la compañía. “Aunque el convenio entre Colombia y la compañía fue renovado el 26 de diciembre de 1890, bajo el contrato Roldan-Wise, esta compañía no pudo realizar los trabajos de construcción del Canal de Panamá. Como consecuencia, esta primera compañía fue reorganizada bajo el nombre de “Compañía Nueva del Canal de Panamá” el 20 de octubre de 1894. Entre esta compañía y el gobierno de Colombia fue firmado un nuevo contrato llamado Suares-Mange”.⁹

La “Compañía Nueva del Canal de Panamá” tuvo que estudiar la experiencia negativa de la compañía saliente y revisar los planos de la construcción del canal. En aquel entonces, los franceses tomaron conciencia de la magnitud y la dificultad de los trabajos en el canal, el peligro de los derrumbes. Ellos buscaban la posibilidad de aminorar la magnitud de estos trabajos y gastos. Como resultado de estos problemas, la compañía resolvió construir el canal con sistema de esclusas. En la Biblioteca de la Academia de Ciencias de Rusia, en la ciudad de San Petersburgo, se encuentra un folleto de cuentas de la compañía francesa, que fue presentado al Consejo de la Administración de la compañía francesa. (Rapport Présenté au Conseil d’Administration par le Comité Technique).¹⁰ El ingeniero ruso Skalkovsky fue miembro de este Consejo.

En este informe se indica que la construcción del Canal interoceánico tropieza con dos dificultades desde un punto de vista técnico: en primer lugar, la tarea de excavar por la cordillera una profundidad de 110 metros, si se habla de un canal a nivel del mar, o una profundidad de 70 metros, si se habla de un canal con sistema de esclusas. En segundo lugar, era necesario minimizar la cantidad de pasos por la ruta del canal del río Chagras, que tiene

9. Arosemena G. Diógenes A. Breviario Histórico sobre el problema canalero. Panamá, 1999. Pag. 2.

10. Rapport Présenté au Conseil d’Administration par le Comité Technique constitué en vertu de l’article 31 des statuts. Paris, Société Anonyme de Publications Périodiques 13, qual voltaire, 13, 1899.

una fuerte corriente. Los constructores tuvieron la necesidad de controlar las aguas de dicho río y efectivamente usarlas para una navegación segura. Una tercera dificultad de carácter general surgió ya cuando se construía el canal con esclusas. Este problema consistía en la alimentación de las esclusas, el agua en la estación seca no era suficiente.¹¹ He aquí los problemas que debía enfrentar la “Compañía Nueva del Canal de Panamá”.

En los Archivos Históricos de la Federación de Rusia (San Petersburgo) se encuentran documentos (informes) de las reuniones de la Comisión Técnica de la Compañía Nueva del Canal de Panamá. Estas reuniones se realizaron de 1894 a 1897 en París.¹² El contenido de estos documentos permite analizar las condiciones y trabajos de la “Compañía Nueva del Canal de Panamá” y también en alguna medida calcular y discutir los gastos de la construcción de objetivos en el canal desde 1895 a 1897. Estos documentos constan de 13 Cuadros de cuentas y gastos de la segunda compañía francesa.

En los primeros cuadros demuestran los gastos y trabajos en el corte Culebra y Emperador desde el 1 de enero hasta diciembre de 1895. En el primero indica la cantidad de turnos, días laborables, cantidad de trabajadores en la sección mencionada en 1895. El primer Cuadro está representado de esta manera:

Cuadro 1¹³
Trabajos realizados en el Corte Culebra-Emperador en 1895

Mes	Cantidad de turnos completos	Cantidad de días laborables en un mes	Cantidad de obreros	Tierra excavada en metros cúbicos (m ³)
Enero	826	27	22.303	19.188
Febrero	430	24	10.318	16.928
Marzo	400	26	10.391	21.138
Abril	234	25	5.850	9.296
Mayo	1.088	27	29.388	36.914
Junio	815	26	21.120	29.832
Julio	801	27	21.634	35.978
Agosto	600	27	16.188	24.084
Septiembre	1.090	25	27.269	40.817
Octubre	940	27	25.395	40.306
Noviembre	1.048	26	27.263	44.347
Diciembre	1.304	26	33.898	51.549

11. *Ibíd.*

12. Archivos Estatales Históricos de la Federación de Rusia. Fondo. 1101. Folio. 1. Lista. 915.

13. *Ibíd.* L. 1.

Como es visto en este cuadro sobre los trabajos de la reformada “Compañía Nueva del Canal de Panamá”, gracias al aumento de los turnos y días laborables, se observó cambios en la productividad de los trabajos de excavación (en m³). En el transcurso de todo el año el promedio de turnos por mes fue de 798. La magnitud general de las excavaciones en el Corte Culebra-Emperador de enero a diciembre de 1895 fue de 370.377 de m³ de corte, esto significa que el promedio de excavación fue cerca de 30.864 m³ al mes.

La conclusión de este primer cuadro es posible por lo siguiente: los trabajos de excavación notablemente en el transcurso del año se incrementó notablemente - como en general en un turno promedio (de 26-27 personas) con 23.23 m³ en enero hasta los correspondiente 36.60 y 39.53 m³ en junio y diciembre, así pues en cada obrero en cada mes el turno correspondía a 0.86 m³, 1.41 m³ y 1.52 m³. Sin embargo, este crecimiento no daba esperanza en una exitosa realización de los trabajos, porque su magnitud en los objetivos del canal en muchas ocasiones sobrepasaba las posibilidades de los constructores, el ritmo de los trabajos de la parte francesa no permitía resolver los problemas de la construcción en el periodo establecido en los contratos y tratados, ya que se requerían muchas décadas para su realización. El segundo cuadro representa los trabajos en Culebra:

Cuadro 2¹⁴
Corte Culebra
(Gastos en el año 1895) en dólares (Estados Unidos)

Mes	Cantidad de tierra excavada en m ³	Gastos por un m ³		Totales
		Fuerza laboral	Maquinarias y materiales	
Enero	19.188	0.93	0.14	1.07
Febrero	16.928	0.46	0.53	0.99
Marzo	21.138	0.461	0.459	0.92
Abril	9.296	0.816	0.544	1.36
Mayo	36.914	0.816	0.544	1.36
Junio	29.832	0.73	0.21	0.94
Julio	35.978	0.62	0.38	1.00
Agosto	24,084	0.70	0.63	1.33
Septiembre	40.817	0.68	0.37	1.05
Octubre	40.306	0.67	0.39	1.06
Noviembre	44.347	0.63	0.50	1.13
Diciembre	51.549	0.67	0.58	1.25
			Total	370.377 m³

En este año, los trabajos de excavaciones sólo fueron de 370.377 m³. El costo de la fuerza laboral en un m³ representa 0.678 dólares, por la maquinaria y materiales en 0.443 dólares. El gasto promedio anual en un m³ fue de 1,121 dólares. Este cuadro nos da a conocer en forma completa las cuentas de gastos de los constructores franceses en el Corte Culebra en 1895, que fue el primer balance de gastos de la “Compañía Nueva del Canal de Panamá”. Con relación a los trabajos del año de 1896 tenemos no sólo los resultados de trabajos en el Corte Culebra-Emperador, sino de los gastos generales en implementos. El tercer cuadro está representado de la siguiente forma:

Cuadro 3¹⁵
Trabajos realizados en el Corte Culebra-Emperador en 1896,
por 10 meses.

Mes	Cantidad de turnos completos	Cantidad de días laborables por un mes	Cantidad de obreros	Tierra excavada en m ³	
Enero	708	27	19,121	Culebra	25.843
Febrero	1.015	25	3.302 22.036	Emperador Culebra	4.953 40.543
Marzo	1.169	27	7.020 24.552	Emperador Culebra	10.530 48.440
Abril	1.072	25	8.758 18.055	Emperador Culebra	13.137 40.035
Mayo	1.060	26	12.238 15.347	Emperador Culebra	18.358 24.797
Junio	1.308	26	13.606 20.415	Emperador Culebra	20.409 30.591
Julio	1.364	27	15.758 21.068	Emperador Culebra	23.637 34.385
Agosto	1.513	26	18.736 20.618	Emperador Culebra	28.104 28.321
Septiembre	1.568	26	17.940 22.839	Emperador Culebra	26.918 33.733
Octubre	1.608	27	16.300 27.120	Emperador Culebra	29.449 44.606
Total por 10 meses		12.385	324.829	526.789 m³	

14. Ibid. L. 2.

15. Ibid. L. 3.

Cuadro 4¹⁶
Corte Emperador
(Gastos por 10 meses en 1896) en dólares (Estados Unidos)

Mes	Tierra excavada en m ³	Gastos por m ³		Totales
		Fuerza laboral	Implementos y materiales	
Enero	-----	-----	-----	-----
Febrero	4.953	0.62	0.62	1.24
Marzo	10.530	0.84	0.54	1.38
Abril	13.137	1.38	1.18	2.56
Mayo	18.358	1.40	0.53	1.92
Junio	20.409	1.38	0.48	1.86
Julio	23.637	1.32	0.49	1.81
Agosto	28.104	1.07	0.37	1.44
Septiembre	26.918	1.17	0.35	1.52
Octubre	29.449	1.18	0.25	1.43
Total por 10 meses		175.495 m³		

La magnitud general de las excavaciones en el Corte Emperador por 10 meses fue de 175.495 m³. El costo promedio anual de la fuerza laboral en un metro cúbico fue de (en 10 meses) 1.036 dólares. El costo anual de la instrumentación fue de (en 10 meses) 0.48 dólares. El costo promedio anual por un metro cúbico fue de 1.67 dólares, (y por 10 meses serían 1.51 dólares).

En el Corte Culebra los gastos y trabajos en 1896 están representados en el siguiente Cuadro:

16. *Ibíd.* L. 4.

Cuadro 5¹⁷
Corte Culebra
(Gastos por 10 meses de 1896) en dólares de Estados Unidos

Mes	Tierra excavada en metros cúbicos	Gastos por un m ³		Totales
		Fuerza laboral	Indumentarias y materiales	
Enero	25.843	0.77	0.77	1.54
Febrero	40.543	0.68	0.72	1.40
Marzo	48.440	0.65	0.69	1.34
Abril	40.035	0.78	0.55	1.33
Marzo	24.797	1.07	0.54	1.61
Junio	30.591	1.15	0.47	1.62
Julio	34.385	0.96	0.49	1.45
Agosto	28.321	1.11	0.35	1.46
Septiembre	33.733	1.06	0.30	1.36
Octubre	44.606	0.91	0.27	1.18
Total por 10 meses		351.294 m³		

En este cuadro es visto que, en 10 meses fueron excavados 351.294 metros cúbicos de tierra. El costo por un metro cúbico encierra: 1) el pago de la mano de obra y 2) los gastos de implementos y materiales. En el primer punto: el costo promedio de la mano de obra por metro cúbico fue de 0.89 dólares y en los 10 meses 0.914 dólares. En el segundo caso los gastos en la indumentaria y materiales por metro cuadrado son iguales a 0.515 dólares. En 10 meses el costo promedio de los trabajos de excavaciones es de 1.429 dólares por un metro cúbico. Los datos de los meses de noviembre y diciembre por causas desconocidas no fueron mostrados. De esta forma, estos cuadros nos dan un índice general de los trabajos realizados en las áreas más difíciles del canal.

En adelante, presentamos unos cuadros que informan sobre los costos generales de la “Compañía Nueva del Canal de Panamá” en los años 1896-1897 en las secciones de Culebra y Emperador.

17. *Ibíd.* L. 6.

Cuadro 6¹⁸
Sección de Emperador
Gastos del 1 al 31 de diciembre de 1896
Gastos generales (en dólares Estados Unidos)

	Gastos	Costo por un m ³
Personal calificado	27.373.05	0,139
Servidores	8.191.94	0.042
Gastos de caminos y encomiendas	266.64	0.001
Agentes en vacaciones	702.76	0.004
Gastos en el mantenimiento y condiciones de depósitos de materiales	10.840.93	0.055
Gastos en el mantenimiento de inmuebles	3.568.18	0.018
Diferentes compras	38.24	0.000
Varios tipos de transporte, servicios de vías de comunicación y saneamiento	73.12	0.001
Trabajos de seguridad, carreteras y asuntos médicos	10.545.92	0.054
Correo y telégrafos	482.50	0.003
Gastos de control y seguridad	5.781.69	0.029
Caballería	442.90	0.002
Servicio sanitario	2.299.29	0.012
Gastos de investigaciones	1.437.20	0.007
Sueldos varios: policía	242.90	0.001

18. *Ibíd.* L. 7-6.

Cuadro 7¹⁹
Sección de Emperador
Gastos del 1 de enero al 31 de diciembre de 1896
Gastos generales (en dólares Estados Unidos)

	Gastos	Costo por un m ³
Rellenos de tierra, excavación de tierra y carga	116.896.83	0.595
Canteras	52.964.62	0.269
Transporte	15.365.44	0.078
Descargas	22.427.74	0.114
Tendido y mantenimiento de vías	58.324.39	0.297
Gastos de mantenimiento de servicio	15.303.38	0.078
Compra de materiales para el servicio	1.656.74	0.008
Compra de material explosivo	38.094.70	0.194
Compra de materiales	23.916.62	0.212
Materiales de transporte	11.189.50	0.057
Sueldo del personal constructor	15.725.04	0.080
Prima del obrero	97.00	0.000
Carbón	16.536.33	0.084
Protección de faros y sus servicios	910.67	0.005
Alimentación de los obreros	1.326.75	0.058
Faros	23.599.54	0.120

Nota: Fueron extraídos 196.286 metros cúbicos.

19. *Ibid.* L. 8.b.

Cuadro 8²⁰
Sección de Culebra
Gastos del 1 de enero al 31 de diciembre de 1896
Gastos generales (en dólares Estados Unidos)

	Gastos	Costo por m ³
Personal calificado	25.611.83	0.070
Servidores	8.245.40	0.023
Gastos de caminos y encomiendas	1.078.98	0.003
Agentes en vacaciones	450.53	0.001
Gastos en el mantenimiento y condiciones de los depósitos	10.577.98	0.029
Gastos en el mantenimiento de inmuebles	4.812.49	0.029
Compras varias	759.94	0.002
Transporte	2.287.56	0.006
Trabajos de seguridad, caminos y asuntos médicos	11.019.89	0.030
Correo y telégrafos	904.50	0.003
Gastos de control de seguridad	6.256.58	0.017
Caballería	731.72	0.002
Servicio de saneamiento	2.886.24	0.008
Gastos en investigaciones y operaciones técnicas	6.983.17	0.019
Sueldos varios: policía	303.63	0.001
Saneamiento y fortificación	2.501.94	0.007

20. *Ibid.* L. 9

Cuadro 9²¹
Sección de Culebra
1896

Rellenos de tierra, excavación, cargas	109.195.64	0.299
Canteras	41.980.93	0.115
Transporte	24.513.27	0.067
Descargas	44.457.12	0.122
Tendido y mantenimiento de vías	69.955.53	0.192
Gastos de mantenimiento de manutención	41.055.92	0.112
Compra de materiales de manutención	2.395.82	0.007
Compra de material explosivo	60.692.55	0.166
Compra de materiales de construcción	24.709.40	0.068
Transporte de materiales	20.696.61	0.057
Sueldo del personal constructor	11.307.26	0.031
Primas obreras	1.623.41	0.004
Carbón	57.177.55	0.157
Iluminación y acueducto	1.141.10	0.003
Construcción de depósitos	18.436.89	0.050
Galeras	6.003.96	0.016

Nota: fueron excavados 365.085 m³

21. *Ibid.*

Cuadro 10²²
Sección de Emperador
Gastos del 1 de enero al 30 de junio de 1897
Gastos generales (en dólares Estados Unidos)

	Gastos	Costo por m ³
Personal calificado	18.358.22	0.084
Servidores	5.827.05	0.027
Costo de viajes y encomiendas	252.10	0.001
Agentes en vacaciones	5.44	0.000
Gastos de mantenimiento y condiciones de los depósitos de materiales	4.818.47	0.022
Gastos en el mantenimiento de los inmuebles	1.893.76	0.009
Compras varias	293.42	0.001
Transporte	15.90	0.001
Trabajos de seguridad y de asuntos de vías y medicamentos	2.756.80	0.013
Correos y telégrafos	416.00	0.002
Gastos de seguridad y controles	6.134.78	0.028
Caballería	255.47	0.001
Servicios sanitarios	2.653.05	0.012
Gastos de investigación y operaciones técnicas	1.441.40	0.006

Nota: metros cúbicos excavados desde enero hasta el 30 de junio de 1897, de los vagones contados aumentaron en 242.183 m³, por deducción del 10%, que fue de 24.218, significa que lo restante comprendían 217.965 m³

22. *Ibíd.* L. 10.

Cuadro 11²³
Sección de Emperador

	Gastos	Costo por m³
Rellenos de tierra, excavaciones y carga	174.074.82	0.799
Canteras	49.339.96	0.227
Transporte	16.316.21	0.075
Descargas	26.817.74	0.125
Tendido y mantenimiento de vías	37.706.32	0.173
Alimento para los obreros	9.314.60	0.043
Gastos de mantenimiento de los servicios	18.064.78	0.083
Compra de materiales para servicios	258.05	0.001
Compra de material explosivo	12.054.46	0.05
Compra de materiales de construcción	4.281.11	0.020
Transporte de materiales	23.123.09	0.060
Sueldo del contingente constructor	12.111.61	0.056
Prima obrera	154.65	0.001
Carbón	29.190.13	0.133
Iluminación y red de acueducto	3.121.12	0.014
Faros	3.144.75	0.014

Nota: fueron excavados 217.964 m³

23. Ibid. L. 11.

Cuadro 12²⁴
Sección de Culebra
Gastos del 1 de enero al 30 de junio de 1897
Gastos generales (en dólares Estados Unidos)

	Gastos	Costo por m ³
Personal clasificado	15.533.54	0.070
Servidores	2.956.72	0.013
Gastos de caminos y cargas	57.44	0.000
Agentes en vacaciones	57.44	0.000
Gastos en el mantenimiento y condiciones de los depósitos de materiales	3.315.73	0.015
Gastos en el mantenimiento de inmuebles	2.029.22	0.009
Compras varias	175.83	0.001
Transporte	259.84	0.001
Trabajos de seguridad, asuntos de caminos y médicos	3.486.48	0.016
Correos y telégrafos	630.00	0.003
Gastos de seguridad y control	4.867.67	0.022
Caballería	250.00	0.001
Servicio sanitario	1.855.36	0.008
Gastos en investigaciones y operaciones técnicas	604.48	0.003
Saneamiento	13.305.85	0.059

24. *Ibid.* L. 12.

Cuadro 13²⁵
Sección de Culebra

	Gastos	Costo por m ³
Rellenos de tierra, excavaciones y cargas	56.010.32	0.251
Canteras	30.879.98	0.138
Transporte	11.419.00	0.051
Descargas	32.673.84	0.146
Tendido y mantenimiento de vías	28.572.32	0.128
Gastos de mantenimiento del servicio	24.719.45	0.111
Compras de materiales para el servicio	9.108.03	0.041
Compra de material explosivo	23.939.75	0.107
Compra de materiales de construcción	2.855.48	0.013
Transporte de materiales	13.021.95	0.058
Sueldo de sector constructor	5.095.02	0.023
Prima obrera	960.86	0.004
Carbón	34.271.68	0.154
Protección y servicio de faros	2.343.79	0.011
Construcción de depósitos	2.449.08	0.011
Galeras	27.684.16	0.124

Nota: fueron excavados 223.143 m³

En general daremos a conocer los resultados finales de los gastos y trabajos en el sector de Emperador y Culebra de 1895 a 1897 en el siguiente cuadro:

25. Ibid. L. 13.

Cuadro 14

Años	1895	1896	1897
Total de tierra excavada en metro cúbico	370.377 m ³	526.789 m ³ en 10 meses	441.107 m ³
Gastos generales	No muestra	1.107.377,89 de dólares por el año	819.585.57 dólares
Cantidad de obreros trabajando	251.017	324.829 en 10 meses	No muestra

De esta forma, por estos resultados (Cuadro 14), podemos considerar que los trabajos de la compañía francesa cada día empeoraban. Los gastos eran muy altos, y la magnitud de los trabajos realizados en el periodo de 1895-1897 no eran claramente suficientes para concluir el canal interoceánico en el tiempo establecido. Más que todo porque el ritmo de gastos y trabajos hablan sobre la imposibilidad de la construcción del canal, ya que para llevar a cabo las excavaciones se requerían muchas décadas y medios, los cuales eran más altos que los recursos financieros de la “Compañía Nueva del Canal de Panamá”.

Los trabajos de dicha compañía fueron interrumpidos en 1898, por causas conocidas. Cuando era evidente que la “Compañía Nueva del Canal de Panamá” no podía manejar los asuntos de la construcción, pues la administración de la misma tuvo como tarea: deshacerse de las propiedades de la empresa y vendérselas a cualquiera.²⁶ Después de 1899, los representantes de la compañía comenzaron las negociaciones con Estados Unidos sobre la compra de las acciones de la compañía. El desenlace de esta historia la analizaremos en la tercera parte de nuestra monografía que es dedicada relación de Estados Unidos con la epopeya panameña.

Mientras tanto, hagamos un recuento de un episodio curioso en la historia del Canal de Panamá. En este periodo, cuando era indiscutible el descenso de la empresa francesa y se salía de las manos de los franceses, algunas personas relacionadas a la empresa tuvieron una idea peculiar de salvar la gran empresa de Lesseps con la ayuda de Rusia.²⁷ Es por eso que a mediados de los años 90 del siglo XIX, apelando a los “sentimientos de amistad” de su aliado, intentaron interesar a Rusia para el financiamiento de la obra en Panamá.

Existe una versión que confirma los contactos de representantes de la Rusia zarista con Felipe Bunau Varilla, uno de los importantes ingenieros de la

compañía francesa, quien jugó un papel negativo en la historia del Canal de Panamá. Bunau Varilla trataba de interesar a la parte rusa para que esta ayudara a Francia a seguir en la construcción del canal interoceánico. En su libro publicado en 1913²⁸ y que se conserva en la biblioteca de la Academia de Ciencias en San Petersburgo. Bunau Varilla escribe: “El primer encuentro (con el ministro S.U. Vitte. - *Autores*) se realizó el sábado 24 de marzo de 1894 a las 8 de la tarde. Este encuentro fue corto. Vitte pidió posponerla para el domingo a las dos y medio... el señor Tatichev, quien se había reunido con el señor Vitte, y éste le indicó sobre el cambio de día de reunión. Yo le dije al señor (Vitte. - *Autores*) que los trabajos en Panamá se habían detenido por intrigas financieras... yo le demostré cuales fueron los éxitos en la construcción que fueron comprometidos por la lucha de grupos contrarios que han olvidado los intereses nacionales, para con odio satisfacerse del fracaso entre ellos”.²⁹

26. Iturralde Shailer Omar Enrique Posibilidades de Rusia de participar en la construcción del Canal de Panamá. Revista Cultural “Lotería”. # 444. Septiembre-Octubre. 2002. Págs. 7-18. Ver también: Iturralde Shailer Omar Enrique El Canal de Panamá en la historiografía rusa y en los materiales de los archivos de Rusia. (San Petersburgo). Compendio de Disertación para la obtención del título Dr. de Filosofía en historia. San Petersburgo, 2004. Iturralde Shailer Omar Enrique Conversaciones ruso-francesas sobre la construcción del Canal de Panamá en 1840. (Según materiales de los Archivos Estatales Históricos de Rusia). //Tiempo y espacio en la comprensión del hombre: aspecto histórico-psicológico. Materiales de la XIV Conferencia Internacional Científica. San Petersburgo, 16-17 de diciembre de 2003. en dos partes. /Bajo redacción de Dr. S.N. Poltorak. San Petersburgo, 2003. Parte 1. Pág. 225-230; Iturralde Shailer Omar Enrique El Canal de Panamá - Francia y Rusia (Reseñas sobre el papel del factor psicológico en la historia). Psicología histórica, psicosociología, psicología social: Similitudes y diferencias. Materiales de la XV Conferencia Internacional Científica San Petersburgo, 11-12 de mayo 2004. /Bajo redacción de Dr. S.N. Poltorak. San Petersburgo, 2004. Pág. 213-215; Iturralde Shailer Omar Enrique El Canal de Panamá en la literatura científica de Rusia prerrevolucionaria. Lecturas de Mavrodinski - 2004. Problemas actuales de la Historiografía y de las Ciencias históricas. Materiales de la Conferencia de Aniversario de los 70 años de la Facultad de Historia de la Universidad Estatal de San Petersburgo. San Petersburgo, 12-15 de octubre, 2004. /Bajo redacción de Dr. A.U. Dvornishenko. San Petersburgo, 2004. Pág. 154-156; Iturralde Shailer Omar Enrique, Ushakov V.A. El Canal de Panamá en la estrategia marítima de Rusia a principios del siglo XX. (Según materiales de los archivos Estatales de la Flota Marítima-Militar de la Federación de Rusia). //Lectura de Herzen - 2004. problemas actuales de las ciencias sociales. Colección de artículos científicos. /Bajo la redacción de V.V. Barabanov. San Petersburgo, 2004. Pág. 59-60. Iturralde Shailer Omar Enrique Servicios Especiales de Rusia sobre la fortificación militar del Canal de Panamá. //Lecturas de Herzen - 2004. problemas actuales de las ciencias sociales. Colección de artículos científicos. /Bajo la redacción de V.V. Barabanov. San Petersburgo, 2004. Pág. 60-62. Iturralde Shailer Omar Enrique Destino histórico de Panamá en el de los poetas. (Orígenes de la poesía panameña). Literatura artística como fuente histórico-psicológica. Materiales de la XVI Conferencia Internacional Científica, San Petersburgo, 14-15 de diciembre de 2004. /Bajo la redacción de Dr. S.I. Poltorak. San Petersburgo, 2004. Pág. 189-190; Iturralde Shailer Omar Enrique, Ushakov V.A. Historia de la construcción del Canal de Panamá en la literatura científica-popular (Literatura infantil). Literatura artística como fuente histórico-psicológica. Materiales de la XVI Conferencia Internacional Científica. San Petersburgo, 14-15 de diciembre de 2004. /Bajo la redacción de Dr. S.I. Poltorak. San Petersburgo, 2004. Pág. 436-438; Iturralde Shailer Omar Enrique El Congreso Internacional para el estudio del canal interoceánico. París, 1879 (Según documentos de los Archivos Estatales de la Flota Marítima-Militar de la Federación de Rusia). //Boletín de la Universidad estatal de San Petersburgo. Serie 2. 2004 Edición 3-4. Pág. 100-105; Omar Enrique Iturralde Shailer. El Canal de Panamá (Un episodio en la política Marítima-Militar a principio del siglo XX). //Revista Cultural “Lotería”. Septiembre-Octubre 2005. Nº 462. Págs. 8-24. Omar Enrique Iturralde Shailer. Historia del Canal de Panamá (Una crítica a la historiografía de Rusia). //Revista Cultural “Lotería”. Noviembre-Diciembre de 2007. Nº 475. Pág. 43-58. Omar Enrique Iturralde Shailer. Servicios especiales y espionaje de Rusia Imperial sobre la militarización de la Zona del Canal de Panamá. //Revista “Cultural” Lotería. Noviembre-Diciembre - 2009. Nº 487. Pág. 24-36.
27. Pablovish M.P. Grandes Vías Féreas y Marítimas del futuro. San Petersburgo (SP.), 1913. Pág. 207.
28. Ver: Bunau Varilla Philippe. Panama. La création. La destruction. La résurrection. 3 ed. Paris, 1913. P. 188-189.
29. Ibid.

La participación de Rusia en la conclusión del Canal de Panamá, Bunau Varilla lo argumenta de esta manera: “en primer lugar, la unidad, nacida entre los dos pueblos, demuestra esfuerzos comunes para llegar a tendencias comunes, en segundo lugar, Rusia ha demostrado su experiencia en la construcción de la arteria (ferroviaria) transiberiana”.³⁰ Algunas publicaciones también apoyan esta versión de Bunau Varilla. Según estos datos “el conocido ingeniero Felipe Bunau Varilla viaja a San Petersburgo, para saber de Vitte, si Rusia, viendo la situación crítica creada en Francia, y cómodamente demostrar de esta forma una relación amistosa y ayudar a Francia salvar el barco que ha mandado mensajes de auxilio”.³¹ No obstante, es necesario puntualizar, que ni en las memorias de S.U. Vitte, ni en los archivos nacionales de Rusia, existen documentos que afirmen estos contactos con Bunau Varilla.

Pero si hubo tales contactos, para los franceses eran infructuosos. Una de las causas estaba bajo un plano político. Hacia aquellos tiempos, Francia pasaba por una gran crisis política, que como resultado fue muerto el presidente Sadi Carnot. Además, en 1894 muere el emperador Alejandro III en Rusia, algunas personas que estuvieron preparados para ayudar a la empresa francesa, fueron excluidos del escenario político y de influencias. En Rusia, el poder real estaba ocupado en la construcción de la vía férrea transiberiana, que exigía movimientos financieros y recursos técnicos e ingenieros. Por estas razones, Rusia no pudo participar en la construcción del canal interoceánico en la lejana América. Y la “Compañía Nueva del Canal de Panamá”, comenzó a prepararse para la venta de las concesiones a los norteamericanos. Sin embargo, Rusia estaba interesada en el destino del Canal de Panamá y quería recibir ventajas de la futura arteria acuática. Es por esta razón, que en esos últimos años del siglo XIX, el Canal de Panamá continuó siendo uno de los objetivos en la política exterior del Imperio de Rusia.

30. Pablovich M.P. Grandes Vías Férreas y Marítimas del futuro. San Petersburgo (SP.), 1913. Pág. 207-208.

31. *Ibid.*

ARCHIVOS ESTATALES HISTÓRICOS DE LA FEDERACIÓN DE RUSIA



ARCHIVOS ESTATALES DE LA FLOTA MARÍTIMA-MILITAR DE LA FEDERACIÓN DE RUSIA



ETAPAS DE LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ POR LOS ESTADOS UNIDOS

Por: Arminda González Fernández

INTRODUCCIÓN

Con la firma del Tratado Hay-Bunau Varilla, el 18 de diciembre de 1903, no sólo se selló la independencia de Panamá bajo la protección de los Estados Unidos de América (E.U.A.), sino que también se inició el proceso que, por los próximos catorce años llevaría adelante la construcción del Canal Interoceánico, la conformación de la Zona del Canal de Panamá y la estructuración del Estado nacional panameño mediatizado.

En este artículo examinaremos las etapas del proceso de construcción del Canal interoceánico desde la toma de posesión de la Zona del Canal por el gobierno estadounidense en 1904, resaltando el papel de cada uno de los Ingenieros en Jefe de esta obra, hasta su culminación en 1914.

ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA TOMA POSESIÓN DE LA ZONA DEL CANAL

En 1904, al tomar posesión del territorio que se constituiría luego en la Zona del Canal, los estadounidenses se encontraron con un escenario escalofriante. Las múltiples edificaciones levantadas por la Compañía Universal del Canal de Panamá se encontraban en un ruinoso estado de abandono.

El 4 de mayo de 1904 el gobierno estadounidense tomó formalmente posesión de la Zona del Canal y, por consiguiente, de las edificaciones, equipos, planos y maquinarias. Le correspondió este honor a un oficial de relativo bajo rango, al teniente Mark Brooke, miembro del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos de América, quien en una sencilla ceremonia recibió las llaves de las bodegas del Hospital Ancón.

Joseph Bucklin Bishop, en **The Panama gateway** nos dice que, para entonces, la Compañía Nueva del Canal había dejado en Panamá un grupo de trabajadores el cual, junto a otros que habían trabajado para la Compañía del Ferrocarril, sumaban unos 700 hombres, todos afroantillanos.

La mayor parte de la maquinaria que la Compañía Nueva del Canal debió haber estado utilizando para realizar excavaciones en los últimos diez años, yacía abandonada y corroída en los talleres o, peor aún, sepultada entre el lodo o sumergida bajo las aguas en los ríos y canales en donde miles de hombres habían estado trabajando veinte años antes. Las zanjas y los canales que tan trabajosamente habían sido abiertos en las pasadas dos décadas estaban llenos de maleza y de aguas estancadas. El área parecía haber sido devastada por una guerra o un terrible cataclismo natural.

En esas condiciones, el presidente Theodore Roosevelt designó a los integrantes de la primera Comisión del Canal Interoceánico que debía planificar y ejecutar los planes necesarios para lograr que los trabajos comenzaran y avanzaran a un ritmo aceptable.

EL FRACASO DEL PRIMER INGENIERO DEL CANAL: WALLACE

Para emprender esta tarea, eligió a John Findley Wallace, quien fue designado Ingeniero en Jefe en 1904 y miembro de la Comisión del Canal istmico al año siguiente.

Esta figura poseía la formación académica y la experiencia previa para acometer esta tarea, pues antes se había desempeñado como Gerente General del Ferrocarril Central de Illinois, en donde había demostrado contar con la habilidad para enfrentar los innumerables retos técnicos implicados en esta obra descomunal. En ese momento, era uno de los ingenieros más prestigiosos de los E.U.A. y llegó a presidir la Asociación Americana de Ingenieros

Civiles, la Sociedad de Ingenieros Civiles del Oeste y la Asociación de Ingeniería y Mantenimiento de Líneas Ferroviarias.

Wallace arribó a Panamá en junio de 1904 y desde el primer momento mostró tener dudas y reservas frente a este proyecto. Nunca pareció preparado para confrontar la constante presión de Washington para que iniciara las obras o para enfrentar las condiciones ambientales del Istmo.

Al llegar a Panamá, se percató que no había campamentos adecuados para albergar a los trabajadores que serían necesarios para llevar adelante los trabajos. Pero los políticos y la opinión pública estadounidenses querían que los trabajos de excavación comenzaran cuanto antes. Debido a esta presión, Wallace ordenó a los pocos trabajadores con que contaba que iniciaran la excavación. Así mismo, comenzó la campaña para atraer más obreros al Istmo, ya que en 1904 tan sólo vinieron a trabajar en el Canal 2,064 personas. De ellos 404 eran barbadienses, 244 costarricenses, 1,077 colombianos y 344 panameños (**Annual Report of the Isthmian Canal Commission and the Panama Canal, 1914**).

Además, ordenó que se levantara un inventario de las maquinarias y equipos que habían sido dejados por los franceses y se comenzaron a reparar y habilitar algunas de las maltrechas edificaciones dejadas por ellos. Igualmente, se comenzaron a reemplazar los antiguos rieles usados por los franceses en sus líneas de ferrocarril por otras más grandes, que sirvieran para las locomotoras y vagones del ferrocarril estadounidense, de mayor volumen. Si bien era partidario de construir un Canal a nivel, durante su gestión no se definieron los planes y proyectos para el tipo de canal que se construiría en Panamá.

Desde el inicio confrontó las acostumbradas trabas burocráticas, que en su caso se levantaron como un obstáculo infranqueable. El Congreso estadounidense estaba preocupado por evitar que se volvieran a repetir en Panamá los manejos financieros dudosos que llevaron a la quiebra a la empresa de Ferdinand de Lesseps y desencadenaron el infame “Escándalo de Panamá”. Por ello impuso una serie de rígidos controles que dificultaban las compras y las contrataciones, al requerir que todos los fondos y recursos solicitados por el Ingeniero en Jefe debían ser autorizados previamente por la Comisión del Canal, radicada en Washington, D.C.

Esta medida resultó contraproducente. El excesivo celo y cuidado con que se ejecutaron los trámites administrativos produjeron demoras excesivas,

debido a que los miembros de la Comisión en ocasiones tomaban semanas y hasta meses para aprobar los pedidos, especialmente aquellos relacionados con la compra de equipos costosos, motivados por un excesivo afán de reducir costos.

Así aparecieron los tristemente célebre “*red tapes*”, que eran cintas adhesivas de color rojo que se colocaban en los expedientes. Esta señal indicaba que la compra del equipo debía efectuarse siguiendo los debidos procedimientos administrativos para garantizar que el equipo era realmente necesario, y que el mismo se adquiriera al mejor precio posible. Esto implicaba comparar diversas ofertas, solicitando varias cotizaciones, incluso en diversos países, lo cual retrasaba el proceso.

Naturalmente, estos trámites hicieron que los implementos y recursos imprescindibles para la obra se demorasen demasiado, poniendo en peligro el avance de la obra. Además, generaban un alto grado de frustración, debido a que los trabajos se retrasaban o paralizaban del todo, proyectándose así la imagen de que no se estaban haciendo nada.

Cansado del largo tiempo que se tomaba para satisfacer incluso las necesidades más sencillas, Wallace viajó a Washington y se quejó directamente con Theodore Roosevelt. Con la intención de superar estos obstáculos, el Presidente desbandó esta Primera Comisión y nombró a siete nuevos miembros, incluyendo esta vez al Ingeniero en Jefe como parte de la misma.

Aparentemente satisfecho con esta decisión, Wallace regresó al Istmo, pero al poco tiempo se desencadenó un temible brote de fiebre amarilla. Temiendo por su salud y la de su familia, regresó a los E.U.A. a discutir “asuntos complicados” con el secretario de Guerra, William H. Taft. En esta reunión, cansado de los agotadores trámites administrativos, deprimido por la lentitud con la cual avanzaban los trabajos a pesar de sus esfuerzos y preocupado por el peligro de contraer la entonces mortal fiebre amarilla, presentó su renuncia en julio de 1905.

STEVENS Y LOS TRABAJADORES ESPAÑOLES EN EL CANAL

En junio de 1905, John Frank Stevens se estaba preparando para viajar en compañía del secretario de Guerra William H. Taft hacia las Filipinas, para

supervisar la construcción del ferrocarril en este archipiélago, que entonces era posesión estadounidense. Ante la renuncia de Wallace, Taft se reunió con Stevens en Chicago y le ofreció que se hiciera cargo del proyecto canalero. Luego de meditarlo, el 30 de junio envió un telegrama a Taft aceptando su oferta. El 1º de julio de 1905 entró en efecto su nombramiento como Ingeniero en Jefe del Canal.

David McCullough, en *El cruce entre dos mares*, describe a Stevens como un ingeniero que se fue forjando por el trabajo duro, en condiciones adversas:

“... fue ascendiendo por un camino difícil, primero como peón en vías en Texas y luego como pasante de ingeniero, colocando y construyendo vías férreas en Nuevo México, Minnesota y la Colombia Británica. En 1886, como principal ingeniero auxiliar en la Duluth, South Shore and Atlantic Railway, había estado encargado de la construcción de una línea de casi seiscientos kilómetros, a través de los pantanos y pinares de la Península Alta de Michigan, desde Duluth hasta Sault Ste, Mari”.

Su hazaña más comentada ocurrió en 1889, cuando James J. Hill decidió construir el *Great Northern* (el Gran Ferrocarril del Norte), que llegaría desde la costa Este hasta el Pacífico a través del norte de los Estados Unidos. Para ello, le pidió a Stevens que encontrara una ruta hacia el poniente desde Montana. A lo largo de ese duro invierno, Stevens logró descubrir el “*Paso Marías*”, que ahorra más de ciento sesenta kilómetros y le daba al “*Great Northern*” la pendiente más suave de cualquier ferrocarril hacia el Pacífico. Esto lo hizo Stevens solo y a pie, soportando temperaturas de hasta 40º bajo cero.

Stevens arribó al Istmo el 26 de Julio de 1905. Al observar las condiciones del sitio decidió que los trabajos de construcción del canal propiamente dichos, no podrían comenzar sin antes resolver tres problemas claves. Primero, había que sanear a las ciudades terminales y la Zona del Canal y acondicionar la Zona del Canal para poder atender las necesidades básicas de los miles de obreros que participarían en la construcción del canal (hospedaje, alimentación, servicios médicos, recreación). Segundo, era imprescindible que se le diera a la empresa canalera una estructura organizativa clara, que definiera la cadena de mando y coordinara las tareas de las diversas secciones, así como planificar los trabajos que se desarrollarían en cada sección. Tercero,

había que definir, de una vez por todas, el tipo de canal a construir, así como los planos, equipos y maquinarias que se requerirían.

Para mejorar sus condiciones de trabajo, apoyó la Campaña Sanitaria propuesta por el doctor William Crawford Gorgas, la cual redujo significativamente la amenaza de la malaria y la fiebre amarilla que habían pesado tanto en el ánimo de Wallace y dificultando el reclutamiento de personal idóneo y profesional.

Gorgas diseñó su programa de saneamiento ambiental sobre la base de su experiencia con las enfermedades tropicales en Cuba, durante la ocupación estadounidense de la Isla luego de la Guerra Hispano-Norteamericana de 1898. Para ello, se construyeron modernos sistemas de acueducto y alcantarillado en las ciudades de Panamá y Colón, así como en la Zona del Canal; las carreteras fueron pavimentadas; y nuevas casas de madera con techo de zinc reemplazaron a las antiguas tiendas de campañas y vagones de ferrocarriles que eran usados como residencia por los trabajadores.

Stevens emprendió la construcción de residencias adecuadas para albergar a los trabajadores de las múltiples nacionalidades y de oficinas para los diversos departamentos del Canal. Abrió comisariatos, hospitales, restaurantes y hoteles para mejorar las condiciones de vida de los obreros. Todo esto contribuyó a convertir a la Zona del Canal en un lugar mucho más saludable y agradable para venir a trabajar, con lo cual se facilitó la campaña de reclutamiento.

Una de sus principales contribuciones fue el aplicar su experiencia ferroviaria a los trabajos del Canal. Para ello, trajo una variedad de vagones y volquetes, así como de locomotoras más poderosas, y construyó una compleja red de líneas ferroviarias en los lugares de excavación, en especial en cerro Culebra.

Esta intrincada red se extendía a las áreas de excavación para que las grandes excavadoras mecánicas depositaran en sus vagones la enorme masa de tierra y piedra extraída, que luego era transportada y depositada en tiraderos establecidos a varios kilómetros del área de excavación. De esta forma se evitaba que el material excavado volviera a caer en el fondo de los canales y zanjas recién dragados -un problema que había afectado y retrasado a los franceses.

Su capacidad de organización se observó en la atención con la cual, conjuntamente con los jefes e ingenieros de cada sección, se sentó a definir el

plan de trabajo, así como la estructura administrativa, el equipo técnico y el personal que necesitarían para lograr su misión. Una vez definido cada uno de los detalles, los trabajos en cada sección avanzaban rápidamente, pues todos sabían qué se debía hacer, cómo y cuándo. Aún así, si surgía algún inconveniente, se volvían a revisar detenidamente los planes y la estructura interna, la disposición del equipo y del personal, para estar seguros que todo estaba listo para funcionar óptimamente. Entonces, los trabajos se reanudaban a toda velocidad.

En cuanto al diseño definitivo del Canal interoceánico, el presidente Roosevelt reunió a una Junta Internacional de expertos para que estudiara la mejor opción. Esta, si bien consideró que un canal a nivel costaría doscientos cuarenta millones de dólares y tomaría de doce a trece años (cien millones de dólares y cuatro años más que un canal a esclusas), recomendó adoptar este sistema.

Antes de llegar al Istmo, Stevens también había sido partidario de construir un canal a nivel, pero luego de observar el efecto de las lluvias, los continuos deslizamientos y las condiciones reales del Istmo, recomendó adoptar el modelo de canal a esclusas. Su propuesta recibió el apoyo del presidente Roosevelt y el Senado norteamericano la aprobó el 19 de julio de 1906.

Con el apoyo del Secretario de Guerra y el Presidente de los E.U.A., Stevens logró que la Comisión del Canal Istmico acelerase sus procedimientos administrativos y que la compra de materiales, equipos y maquinarias fuese revisada y aprobada luego de que él ya había procedido a adquirirla, pues quería evitar que la obra se viese entorpecida por los “red tapes”, que tanto habían frustrado a Wallace. A principios de 1907, los trabajos avanzaban satisfactoriamente. En enero se extrajeron del cerro Culebra más de 800,000 toneladas de material, más del doble del mejor récord mensual de los franceses, y en febrero se alcanzaron 980,000 toneladas.

Estando, entonces, los trabajos a toda marcha y su popularidad en pleno apogeo, Stevens envió una carta al presidente Roosevelt en la cual expresaba su agotamiento, debido a la tremenda responsabilidad y tensión que representaba la obra, y su resentimiento por los constantes ataques y críticas que recibía. Además, señalaba que para él ya la obra no representaba mayor reto, por cuanto que todo lo que había que hacer para culminarla era cumplir con los planes propuestos y la organización establecida. En tono que

revelaba su cansancio, advertía que dudaba que pudiera soportar los ocho años que faltaban para terminar el canal, por lo cual presentaba su renuncia.

Stevens ejerció estas funciones hasta el 1º de abril de 1907, presidiendo la Comisión del Canal en los últimos dos meses de su gestión, cuando su renuncia, presentada en septiembre de 1906, entró en efecto.

LA DISCIPLINA DE GOETHALS Y LA INAUGURACIÓN DEL CANAL

La reacción del presidente Theodore Roosevelt ante la renuncia de Stevens fue entregar la responsabilidad del Canal de Panamá a alguien que no pudiera renunciar, a un ingeniero del ejército. De esta forma, el 1º de abril de 1907, el coronel George Washington Goethals se convirtió en la tercera y última persona en ser nombrada Ingeniero en Jefe del Canal, durante su fase de construcción.

Para que tuviese plenos poderes en su gestión, lo designó Presidente de la Comisión del Canal Istmico y dispuso que sólo rindiese cuentas ante el Secretario de Guerra y al Presidente. A partir de este momento, los trabajos del canal exhibirían continuidad y disciplina, al imponerse la cultura militar en la Zona del Canal.

Goethals mantuvo la estructura organizacional dejada por Stevens y logró culminar exitosamente la construcción del Canal interoceánico. Al inspeccionar las obras a su llegada, elogió el diseño y funcionamiento de la red ferroviaria que Stevens había levantado como apoyo para las excavaciones y la construcción de las represas y esclusas.

Sin embargo, opinó que los aspectos relativos a la parte hidráulica de la obra estaban algo atrasados. Fue en este aspecto en donde la experiencia de los ingenieros militares en la construcción de canales, represas y esclusas fue valiosa.

Goethals también introdujo algunos cambios en el estilo de liderazgo. En lugar de atender personalmente los diversos aspectos de la obra, tal y como lo hacía Stevens, quien trataba de darle seguimiento a cada aspecto de los trabajos, Goethals -acostumbrado a la disciplina militar- delegó mucha de las funciones, siguiendo una cadena de mando rígidamente estructurada. Para

ello designó ingenieros jefes en cada una de las tres Divisiones del Canal -División del Atlántico, División Central y División del Pacífico- quienes a su vez eran asistidos por ingenieros asistentes y residentes.

Su llegada representó un cambio con el estilo directo de Stevens, quien se había ganado el respeto de los trabajadores por comportarse como si fuese “*uno de ellos*”, al establecer su residencia cerca del corte Culebra y convivir en el mismo medio que ellos, en lugar de quedarse en la sede de la Comisión del Canal Istmico, que estaba en el Parque de La Catedral, en el edificio que hoy ocupa el Museo del Canal Interoceánico de Panamá.

Además, la presencia militar en la Zona del Canal se fue incrementando. Se impuso una rígida disciplina en los campamentos de trabajo, en donde se observaba cada detalle y se reportaba todo incidente que afectase o pudiera afectar el avance de las obras. Para velar que todo marchara en orden y según lo previsto, Goethals efectuaba regularmente visitas sorpresivas a las diferentes secciones del canal en su oficina instalada en un carro de ferrocarril conocido como el “Yellow Peril”, por su color amarillo. De esta forma verificaba que los jefes estaban en sus puestos, que los trabajadores cumplían con su labor y que todo estuviera en orden. De no ser así, imponía inmediatamente los correctivos que considerase pertinentes.

Desde el punto de vista técnico, si bien mantuvo básicamente el diseño de Stevens, bajo su administración se introdujeron algunos cambios importantes al diseño del Canal. Así, al considerar que la Armada estadounidense tenía proyectado construir buques de guerra de mayor volumen y dimensiones, dispuso que el ancho de las esclusas se extendiera de 95 a 110 pies.

Así mismo, debido a que las excavaciones habían indicado que las fundaciones del cerro Sosa eran de baja calidad y poca resistencia, se rediseñó el sistema de esclusas en el lado Pacífico, moviendo el juego de esclusas de dos escalones más al norte, a Miraflores, con lo cual quedaba esta esclusa más alejada de la entrada del canal, en una posición más segura y defendible.

Finalmente, bajo su gestión, con material excavado de cerro Culebra, se construyó un relleno que permitió unir a tierra firme la pequeña cadena de islas formadas por Flamenco, Perico, Naos y Culebra, para así formar un rompeolas de tres millas de largo que evitaría que la arena obstruyera la entrada al canal. De esta forma surge la Calzada de Amador.

Máximo de fuerza laboral empleada anualmente para la Construcción del Canal:

Fecha	Fuerza Laboral
Mayo, 1904	1,000 (Aprox.)
Noviembre, 1904	3,500
Noviembre, 1905	17,000
Diciembre, 1906	23,901
Octubre, 1907	31,967
Abril, 1908	33,170
Octubre, 1909	35,495
Marzo, 1910	38,676
Diciembre, 1911	37,826
Junio, 1912	38,174

Fuente: Mayor R. E. Wood. "The working force of the Panama Canal". Transactions of the International Engineering Congress, 1915 - The Panamá Canal, vol. 1 (San Francisco, 1916), pág. 190.

Bajo la dirección de los ingenieros militares traídos por Goethals, se realizaron los principales trabajos de construcción del Canal interoceánico, como fueron la represa de Gatún y las esclusas del Canal, que requirieron de la mayor cantidad de trabajadores que laboraron -en esta obra. Con su estricto control y disciplina, se fueron superando las dificultades técnicas y los retos que la naturaleza ponía a su paso. A ellos les correspondió culminar esta grandiosa obra del ingenio humano.

Estos trabajos alcanzaron un punto culminante el 10 de octubre de 1913, cuando en un acto simbólico, el presidente de los E.U.A. Woodrow Wilson -quien había derrotado a Theodore Roosevelt y al candidato republicano en la contienda presidencial de 1912- oprimió un botón en Washington y transmitió hasta Panamá la señal telegráfica que hizo volar el dique que aún dividía las aguas del Canal y así se completó la inundación de la sección del corte Culebra que había sido dragada, a la cual fluyeron las aguas del lago Gatún.

En las siguientes semanas, el equipo de dragado disponible se concentró en la tarea de limpiar, ampliar y profundizar el corte Culebra, que, tal y como se había previsto, se había convertido en el punto más problemático de la obra.

Aquí fue necesario instalar luminarias para poder trabajar las 24 horas del día. A la vieja draga francesa de escala “*Marmot*” le correspondió realizar el primer cruce a través del deslizamiento del cerro Cucaracha el 10 de diciembre de 1913, abriendo el cauce del Canal por vez primera. El 7 de enero, la barcaza francesa “*Alexandre La Valley*” realizó el primer recorrido completo a lo largo del Canal, demostrando su navegabilidad y detectando los puntos en los cuales había que continuar dragando.

Pero le correspondería al primer buque-draga estadounidense traído por los estadounidenses a participar en los trabajos de dragado del Canal, al vapor “*Ancón*”, realizar la primera travesía completa del Canal, con la que la obra se declaró formalmente inaugurada, el 15 de agosto de 1914.

BIBLIOGRAFÍA

Bishop, Joseph Bucklin. *The Panama gateway*. New York, Charles Scribner’s Sons, 1913.

Isthmian Canal Commission. *Annual Report of the Isthmian Canal Commission and the Panama Canal, 1914*. Washington D. C., G.P.O., 1916.

Mack, Gerstle. *La tierra dividida*. Panamá, Editorial Universitaria, 1971.

McCullough, David. *El cruce entre dos mares*. México, D. F. , Lasser Press Mexicana, 1979.

CONTRIBUCIÓN DE LOS TRABAJADORES ESPAÑOLES A LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ

Por: Fernando Aparicio

INTRODUCCIÓN

La construcción del Canal interoceánico por los Estados Unidos de América (E.U.A.) fue una obra inmensa, que requirió de un gigantesco ejército de trabajadores. Estos hombres llegaron no sólo de América del Norte, sino de todas partes del mundo, otorgándole a esta obra un carácter cosmopolita que convirtió a las ciudades de Panamá y Colón en una verdadera Babel.

De todas partes del orbe arribaron a nuestras costas hombres y mujeres a trabajar directa e indirectamente en la excavación del Canal, en la construcción de las esclusas y en el variado conjunto de obras conexas que eran necesarias. Ingenieros, técnicos, mecánicos, peones, cocineros, etc. representando a 97 países distintos, estuvieron presentes en los campamentos durante el período más crítico de construcción de esta obra.

Dentro de este enorme conglomerado humano, los obreros procedentes de las Antillas Menores, especialmente Barbados, constituyeron la mayoría. Pero le correspondió a España convertirse en el segundo país que aportó mayor número de trabajadores.

A continuación, se examinará la presencia de los españoles en la Zona del Canal, desde la llegada de los primeros inmigrantes en 1905, hasta la culminación de la obra en 1914, cuando son repatriados a sus hogares, enviados a trabajar en otros enclaves productivos en la región o se trasladaron a las ciudades y pueblos de Panamá para radicarse y emprender una nueva vida. En particular, se analizarán las especificidades de esta emigración y el trato que recibieron al llegar a tierras istmeñas. De esta forma se podrá valorar su aporte a la construcción del Canal.

STEVENS Y LOS TRABAJADORES ESPAÑOLES

Se le debe al segundo Ingeniero en Jefe del Canal Interoceánico, John Frank Stevens, la iniciativa de traer obreros españoles a trabajar en esta obra.

Al momento del arribo de Stevens al Istmo el 26 de Julio de 1905, las condiciones en la que vivían los obreros eran pésimas. Carecían de hospedajes y alimentación adecuada, la amenaza de la malaria y la fiebre amarilla pesaba fuertemente en su ánimo y no encontraban entre sus jefes e ingenieros una idea clara de qué se quería hacer ni cómo. A pesar de las gestiones conjuntas del Ingeniero en Jefe y la dedicación del Dr. Gorgas por mejorar esta situación, todavía un año después subsistían condiciones preocupantes. No sería sino hasta mediados de 1907, cuando la campaña de saneamiento había logrado vencer a los mosquitos portadores de la malaria y la fiebre amarilla y se habían logrado mejorar las condiciones de vida en el Istmo.

Joseph Bucklin Bishop, quien fuera Secretario de la Comisión del Canal Istmico, en su obra **The Panama gateway**, sostiene que Stevens consideraba que el canal no se podría construir utilizando solamente mano de obra afro-antillana. Él desconfiaba de la ética de trabajo de estos obreros y cuestionaba sus hábitos, pues le parecía que no se esforzaban en el desempeño de sus labores. Por ello, comentó que un hombre blanco de cualquier nacionalidad, *“bajo las mismas condiciones”* podía soportar el clima del Istmo mejor que los trabajadores caribeños, *“los cuales están supuestos a ser inmunes a todo, pero los cuales son propensos a todo”*.

Stevens, basado en el hecho que trabajadores españoles empleados en el ferrocarril habían laborado satisfactoriamente, puso a cargo de la contratación de trabajadores en España a Jackson Smith y, como agente, a LeRoy Park, por su experiencia con los obreros gallegos. Para inducirlos a viajar al

Istmo se les ofrecieron contratos de trabajo en los cuales la Comisión del Canal Ístmico se comprometía a pagarles el pasaje (con el compromiso de deducírselos luego, retirando una pequeña cantidad de sus salarios hasta completar la suma correspondiente), pagarles U.S. \$ 0.20 la hora (el doble de la suma que se pagaba a los trabajadores caribeños), mantenerlos empleados hasta que se terminara la construcción de la obra, hospedaje gratuito y otras facilidades.

Juan Manuel Pérez, en su estudio **Pro Mundi Beneficio: Los trabajadores gallegos en la construcción del Canal de Panamá, 1904-1914** explica que otro factor que llevó a Stevens a favorecer la mano de obra hispana fue su ascendencia española, ya que sus antepasados eran de Toledo, España, con sus raíces ibéricas remontándose al siglo XV, acompañando uno de ellos a Vasco Núñez de Balboa en su gesta de descubrimiento del Mar del Sur en 1513.

Tal vez ambos factores le animaron a redoblar sus esfuerzos por dotar al Canal de Panamá de lo que consideraba una fuerza de trabajo española. Gracias a estos esfuerzos, para fines de 1905 se reportó que 500 trabajadores españoles, que habían laborado en la construcción del ferrocarril en Cuba, habían sido reclutados para trabajar en Panamá.

Stevens inmediatamente quedó bien impresionado y satisfecho del rendimiento de estos obreros europeos, acostumbrados al trabajo duro y la disciplina laboral. Por ello, continuó insistiendo para que más obreros hispanos fuesen traídos a participar de la gran aventura que él dirigía en Panamá. Así, a inicios del año siguiente otros 600 obreros arribaron directamente desde la península Ibérica, y para fines de ese año ya habían registrado 1,174 españoles, de entre un total de 12,602 obreros contratados por la empresa canalera, representando más del 9 por ciento de la fuerza laboral. Estos eran trabajadores de pico y pala, trabajando la mayoría en el difícil tramo del corte Culebra, extrayendo tierra y piedra, y algunos usando explosivos.

En 1907, cuando el total de la mano de obra reclutada en el extranjero y traída a Panamá bajo contrato alcanzaba la suma de 14,944 obreros, 5,293 eran españoles, representando más del 30 por ciento. Para entonces los trabajadores españoles constituían el principal grupo de obreros europeos laborando en la Zona del Canal.

Para el año siguiente, esta cifra se redujo, debido a que un poco más de 5,000 trabajadores europeos (principalmente españoles) habían retornado

a su hogar o aceptado la oferta para trabajar en la construcción de ferrocarriles en varios países latinoamericanos (Chile, Perú, Bolivia y Ecuador) y en los E.U.A. Aquellos que permanecieron en el Istmo eran considerados *“los más deseables”* de todos y constituían un ejemplo de *“la sobrevivencia”* de los más aptos. En general, su trabajo y conducta eran consideradas por la Comisión del Canal como *“satisfactoria”*.

John Foster Carr, en su serie de artículos sobre “The Panama Canal”, reproduciendo estereotipos racistas propios de la sociedad sureña estadounidense, se mostraba poco favorable a la mano de obra afroantillana utilizada hasta la fecha, aunque reconoce que es necesaria. En su opinión, de todos los trabajadores que habían sido probados en el Istmo (afroantillanos, chinos, colombianos, etc.), los *“gallegos”* habían resultado ser los mejores. Comentaba que éstos trabajaban *“ambiciosamente, y se ganan cada centavo de sus altos sueldos”*. Por ello recomendaba que más *“gallegos”* fueran llevados a Panamá (1906, pág. 120).

Sin embargo, a la península Ibérica llegaron algunos cuestionamientos acerca de las condiciones de vida de los obreros españoles en Panamá, por lo cual el gobierno comenzó a restringir la salida de obreros rumbo al Istmo. A este respecto, Yolanda Marco Serna en su valiosa investigación **Los obreros españoles en la construcción del Canal de Panamá. La emigración española hacia Panamá vista a través de la prensa española** (1998) recoge testimonios de obreros que, en los primeros años, habían padecido del paludismo y fiebre amarilla y que se quejaban de las malas condiciones en que tenían que dormir (en tiendas de campaña y vagones del ferrocarril) y de la mala comida.

Sin embargo, Luis C. Guerra y José G. Lorente, quienes habían viajado desde Cuba para verificar la situación, expresaron en su informe **Los obreros españoles en Panamá** que las condiciones habían mejorado mucho para 1908, con el saneamiento del Istmo, los nuevos hospedajes construidos por Stevens y los cambios en los alimentos, pues se trajeron cocineros de España que preparaban las comidas a las cuales estaban acostumbrados.

En total, entre 1904 a 1914 se trajeron 8,298 trabajadores contratados en España, los cuales gozaron de ciertos privilegios, de los cuales carecieron aquellos que viajaron por su propia cuenta, esperando encontrar una buena plaza de trabajo en la Zona del Canal. A este respecto, Juan Manuel Pérez

señala que Stevens y “*sus obreros gallegos*” habían sido piezas claves en los primeros años de este proyecto, pues llegaron “*en un momento en que reinaba la anarquía, y se necesitaba un verdadero líder y una fuerza laboral estable de la que se pudiera depender para seguir adelante con las obra*”. Ambos habían arribado en el momento propicio.

EL CENSO DE 1908 Y LOS TRABAJADORES ESPAÑOLES EN LA ZONA DEL CANAL

En 1908, se realizó el primer censo de población en la Zona del Canal. Este fue en extremo meticuloso, ya que fue realizado con la intención de tener una idea precisa de quienes estaban residiendo en la Zona del Canal. Este censo se aplicó a todas las personas que residían y laboraban en la Zona del Canal en 1908, registrándose un gran total de 50,003 personas.

Para este momento, la Comisión del Canal Istmico había superado las dificultades de conseguir mano de obra extranjera para desarrollar los múltiples trabajos que se realizaban. La campaña sanitaria prácticamente había acabado con las muertes causadas por la malaria y la fiebre amarilla y el Istmo de Panamá resultaba ser un lugar mucho más seguro para vivir. El sistema de acueducto y alcantarillado, las cómodas viviendas y edificaciones, los hospitales y restaurantes que se habían construido en los principales puntos de la Zona del Canal, habían permitido que se proyectase una imagen positiva, muy distinta a la percepción que se tenía en 1904. Ya no se tenía que contratar mano de obra en otros países; por el contrario, por su propia cuenta, comenzaron a llegar inmigrantes en busca de empleo.

El esfuerzo inicial de Stevens y Gorgas había sido continuado por Goethals, quien se empeñó en reproducir el “*estilo de vida americano*” en la Zona del Canal. Como resultado de estas gestiones, Panamá resultaba ser un lugar más atractivo para los emigrantes que buscaban un destino que les ofreciera la oportunidad de mejorar su calidad de vida y construir un futuro más esperanzador para ellos y sus familias.

Este censo demuestra el éxito de estos esfuerzos, lo cual a su vez facilitó la labor de los agentes reclutadores enviados a diversas partes del mundo a promover a la Zona del Canal como un destino para la mano de obra inmigrante. Tan solo obsérvese la enorme diversidad étnica y la pluralidad de nacionalidades que podían encontrarse en este lugar, en donde se habían

reunido trabajadores de los cinco continentes. Hago la observación que los territorios que en aquella época eran colonias europeas aparecen en “las tablas como correspondientes a dicho país. Por ejemplo, los territorios ocupados por los británicos en Oceanía, como Australia y Nueva Zelandia, aparecen listados en Europa, como parte de la Gran Bretaña, por lo cual no aparece Oceanía como continente aparte.

Las cifras indican que un gran número de residentes en la Zona del Canal provenían de las posesiones británicas en el Caribe, quienes gozaban de la ventaja del dominio del idioma inglés y a quienes se consideraba, dado los prejuicios raciales propios de la época, más aptos para el duro trabajo bajo el sol tropical. En total se contaron 18,690 personas del área de las Antillas Británicas. De estas islas destacan Jamaica con 8,418 y Barbados con 6,483 personas radicadas en esta franja territorial.

Después de los afroantillanos, los panameños y los estadounidenses radicados en la Zona del Canal constituían las nacionalidades con mayor número de residentes.

En cuanto a los panameños que se encontraban en la Zona del Canal, probablemente residían aquí desde mucho antes y aún no habían sido desalojados pues sus reclamos todavía estaban bajo consideración de la Comisión Mixta establecida en el Tratado Hay-Bunau Varilla, la cual trataba los asuntos relacionados con las indemnizaciones. Otros residentes carecían de títulos de propiedad pero esgrimían derechos posesorios. Lo cierto es que los trabajos de excavación estaban avanzando y pronto sus poblados serían destruidos al levantarse nuevos campamentos provisionales y finalmente sus hogares se verían sepultados por las aguas del lago Gatún.

En lo que se refiere a las 6,937 personas que constituían la población estadounidense estacionada en este territorio, eran ingenieros, técnicos, maquinistas, capataces y personal administrativo, así como ingenieros militares y miembros del ejército, cuya presencia era cada vez más notoria. Para entonces había todavía un pequeño número de mujeres que iría creciendo, a medida que con Goethals se enfatizaba la necesidad de construir un ambiente “civilizado” en la Zona del Canal, para lo cual se necesitaba el influjo “moralizador” de las novias y esposas, para así edificar hogares que reprodujeran el “estilo de vida americano” en el trópico istmeño.

Resultados del Censo en la Zona del Canal en 1908, según nacionalidad

Nacionalidad	Total	Nacionalidad	Total	Nacionalidad	Total
África	9	Europa*	28,241	Fortune Island	185
Egipto	6	Alemania	54	Gran Bahama	1
Liberia	2	Bélgica	2	Grenada	561
Túnez	1	Bulgaria	4	Inagua	6
		Dinamarca		Jamaica	8,418
América	21,131	Dinamarca	14	Long Island	8
Argentina	4	St. Thomas	56	Montserrat	314
Brasil	3	España		Nevis	20
Chile	18	España	4,370	Nva. Providencia	28
Colombia		Islas Canarias	1	St. Kitts	81
Colombia	2,271	Francia		Sta. Lucía	1,273
Isla de San Andrés	2	Francia	159	San Vicente	181
Costa Rica	79	Guayana Fr.	1	Tobago	6
Cuba	77	Guadalupe	521	Tortola	1
Ecuador	26	Martinica	2,397	Trinidad	410
El Salvador	8	San Martín	4	Turks Island	6
Estados Unidos		Gran Bretaña		Watling Island	1
Estados Unidos	6,937	Australia	18	Grecia	331
Las Filipinas	2	Bermuda	7	Holanda	
Puerto Rico	14	Guayana Br.	147	Aruba	3
Guatemala	8	Honduras Br.	6	Curacao	10
Haití	25	Canadá	36	Guayana Hol.	1
Honduras	8	Ceilán	2	Holanda	12
México	35	Chipre	1	San Martín	5
Nicaragua	44	Inglaterra	199	Imp. Autro-Húngaro	
Panamá	11,411	Gibraltar	3	Austria	35
Paraguay	1	India	71	Bohemia	5
Perú	98	Irlanda	34	Hungría	7
República Dominicana	1	Isla de Man	1	Italia	810
Venezuela	59	Nueva Zelandia	2	Luxemburgo	1
		Escocia	62	Noruega	9
Asia	622	Sierra Leona	1	Portugal	107
China	573	Tasmania	1	Rumania	1
Japón	5	Antillas		Rusia	
Siria	4	Antigua	631	Finlandia	4
Turquía	37	Barbados	6,483	Polonia	1
		Cat Island	2	Rusia	17
		Crooked Island	6	Suecia	12
		Dominica	65	Suiza	9

Fuente: "Population of The Canal Zone by Nationality, 1908". Isthmian Canal Commission. Canal Record, Vol. 2, 26 de agosto de 1908, pág. 413.

El siguiente grupo que destacaba en cuanto a su tamaño era el de los españoles. Si los relacionamos con los otros grupos europeos ubicados en el área zoneita, observamos que para 1908, éstos los aventajan con comodidad al tener un total de 4,370 individuos. Después de ellos seguían los italianos con 810 personas, los griegos con 331, los ingleses con 199, los franceses con 159 y los portugueses con 107. De los otros países europeos había menos de 100 inmigrantes registrados en este censo. Esto sugiere que ya, para esta fecha, se había consolidado la presencia española como elemento fundamental para la construcción del Canal interoceánico.

El censo de 1908 también levantó un registro de los trabajadores empleados por la Comisión del Canal Ístmico y la Compañía del Ferrocarril de Panamá, indicando su nacionalidad. (ver cuadro en página 105)

Como puede observarse, las Antillas aportaban la mayor parte de las personas empleadas en la Zona del Canal. En primer término tenemos a Barbados con 5,625 trabajadores, en cuarto puesto a Jamaica de donde, a pesar de la prohibición de las autoridades, habían venido 3,535 personas y en quinto lugar a Martinica que aportó 1,675 obreros. En el segundo lugar figuraba los E.U.A., con 4,655 empleados, y en el tercer puesto España, con 3,801 trabajadores. Estas cifras confirman que, para este período, los españoles eran, y con una amplia ventaja, los trabajadores europeos preferidos. Detrás de ellos se ubicaban los italianos con 762 individuos, los griegos con 316, los ingleses con 136 y los portugueses con 106. Los otros países europeos aportaban mucho menos de cien trabajadores a esta magna obra. Para muchas autoridades de la Zona del Canal, así como para algunos viajeros que contemplaron los trabajos de construcción, como Charles H.A. Forbes-Lindsay, en su obra *Panama and the canal today* (1912), comentaba que, a su juicio, los españoles resultaron ser la mejor mano de obra que se podía obtener, pero se lamentaba que tan sólo unos cuantos miles estuvieran participando en este proyecto.

El 12 de noviembre de 1908, por medio de "*Real Decreto*", S. M. Alfonso XIII dispuso prohibir "*temporalmente*" la emigración española a Panamá, basándose "*en razones poderosas, cuyo valor no es posible desconocer*". Según su artículo 2º, a partir de su promulgación, las compañías navieras y sus consignatarios no podían expedir boletos para transportar emigrantes a Panamá. En su exposición de motivos, el Consejo Superior de Emigración de España, que había recomendado esta medida al rey Alfonso XIII, aducía

**Registro de empleados de la Comisión del Canal Istmico
y de la Compañía del Ferrocarril en la Zona del Canal,
según el Censo de 1908, por nacionalidad**

Nacionalidad	Total	Nacionalidad	Total	Nacionalidad	Total
África	2	Europa	19,243	Fortune Island	181
Egipto	0	Alemania	42	Gran Bahama	1
Liberia	1	Bélgica	2	Grenada	344
Túnez	1	Bulgaria	4	Inagua	6
		Dinamarca		Jamaica	3,535
América	5,685	Dinamarca	9	Long Island	7
Argentina	2	St. Thomas	20	Montserrat	254
Brasil	2	España		Nevis	16
Chile	4	España	3,800	Nva. Providencia	24
Colombia		Islas Canarias	1	St. Kitts	70
Colombia	296	Francia		Sta. Lucía	452
Isla de San Andrés	1	Francia	87	San Vicente	150
Costa Rica	34	Guayana Fr.	1	Tobago	3
Cuba	20	Guadalupe	394	Tortola	1
Ecuador	8	Martinica	1,676	Trinidad	246
El Salvador	4	San Martín	2	Turks Island	6
Estados Unidos		Gran Bretaña		Watling Island	1
Estados Unidos	4,655	Australia	17	Grecia	316
Las Filipinas	1	Bermuda	6	Holanda	
Puerto Rico	5	Guayana Br.	91	Aruba	3
Guatemala	2	Honduras Br.	5	Curacao	8
Haití	18	Canadá	29	Guayana Hol.	1
Honduras	4	Ceilán	2	Holanda	6
México	18	Chipre	1	San Martín	2
Nicaragua	12	Gibraltar	3	Imp. Autro-Húngaro	
Panamá	535	India	52	Austria	28
Paraguay	1	Inglaterra	136	Bohemia	5
Perú	32	Irlanda	22	Hungría	2
República Dominicana	1	Isla de Man	1	Italia	762
Venezuela	30	Nueva Zelandia	2	Luxemburgo	0
		Escocia	53	Noruega	8
Asia	33	Sierra Leona	1	Portugal	106
China	1	Tasmania	1	Rumania	1
Japón	1	Antillas		Rusia	
Siría	0	Antigua	533	Finlandia	4
Turquía	31	Barbados	5,625	Polonia	1
		Cat Island	2	Rusia	11
		Crooked Island	5	Suecia	9
		Dominica	40	Suiza	8

Fuente: "Population of The Canal Zone by Nationality, 1908". Isthmian Canal Commission. Canal Record, Vol. 2, 26 de agosto de 1908, pág. 413.

que la insalubridad en el Istmo, agravada por un reciente brote de paludismo hacía *“verdaderos estragos en toda la Zona en la que no están inmunes ni aún siquiera las personas acostumbradas a vivir en los climas tropicales”*.

Pese a ello, las compañías de vapores continuaron extraoficialmente con estos reclutamientos, pero sin la garantía de un contrato previo. Para entonces, los comentarios favorables de quienes habían regresado o escribían a sus familias, impulsaron a otros españoles a probar suerte en Panamá. En 1910 unos 2,000 obreros españoles e italianos llegaron al Istmo. Según **The Canal Record** del 6 de abril de 1910, estaban arribando a Panamá españoles que habían hecho el viaje a través del Atlántico sin la garantía de un contrato previo. La administración del Canal había decidido ofrecerles tan sólo un salario de 16 centavos la hora. Si luego de 6 meses habían tenido un buen desempeño, se les subiría su salario a 20 centavos, que era lo que recibían los obreros traídos por la ICC.

En una nota a los Jefes de Departamentos y Secciones sobre *“Preferencia para los trabajadores europeos bajo contrato”*, del 19 de abril de 1910, Goethals estableció que estos obreros no estarían en igualdad de condiciones con los obreros que fueron traídos de la península Ibérica en los años anteriores, pues carecían de la estabilidad en el puesto, garantizada por el parágrafo 13 del Contrato que firmaron al ser reclutados. Goethals estimaba que la construcción duraría de seis a ocho años, por lo que se les aseguraba el empleo en el Canal durante este período, si así lo deseaban, aunque no estaban obligados a permanecer aquí por todo este tiempo (**The Canal Record**, vol. 3, 27 de abril de 1910, pág. 255). Esto sería particularmente importante a partir del próximo año, cuando en lugar de faltar mano de obra, esta sobraría.

Según un informe de julio de 1910, en los primeros seis meses del año los trabajadores voluntarios que llegaron de Europa sin la garantía de un contrato superaban en un 1,000% a los que habían arribado a Panamá en esta misma condición un año antes. Así mismo estimaba que aproximadamente la mitad de estos inmigrantes eran españoles, conformando la otra mitad italianos y griegos. Como estaba vigente la prohibición del gobierno español, lo que ellos hacían era embarcarse para terceros países, para luego tomar otro barco que los llevara al puerto de Colón. Se calculaba que, de esta forma, el 99% de los pasajeros provenientes de Cuba eran españoles y el 90% de los que venían de Costa Rica eran españoles o afroantillanos.

El 11 de septiembre de 1911, Goethals emitió una circular oficial a los Jefes de Departamentos y Divisiones señalándoles que, como parte del proceso de reducción de mano de obra, algunos trabajadores españoles habían sido despedidos, por no poder ser trasladados a otras áreas de trabajo dentro de la Zona del Canal, por contener todas ya suficientes obreros. Ya para entonces había un excedente de mano de obra, por lo cual el Ingeniero en Jefe recordó que se habían repatriado a algunos de los primeros obreros que habían sido contratados en España, por lo que opinaba que tal vez sería necesario recurrir a una masiva repatriación. Por ello, pidió que en cada sección se evaluaran las necesidades laborales, para tomar las medidas pertinentes (*The Canal Record*, Vol. 5, pág. 19).

Al mes siguiente, el *Canal Record*, en su edición de 8 de octubre de 1911, anunciaba públicamente que había en el Istmo un exceso de mano de obra desempleada, tanto europea como afroantillana, por lo que si los agentes reclutadores de otras empresas estaban interesados en contratar gente en Panamá, se podían comunicar con el Oficial Superior de Intendencia (Quartermaster) para presentar sus propuestas referentes a cuántos obreros necesitaría, en dónde trabajarían y los salarios que estarían pagándoles. Con esta información se esperaba desprenderse del excedente laboral de forma ordenada, evitando también los problemas que este ejército de desempleados podría generar en la Zona del Canal y en las ciudades terminales.

Sin embargo, los despidos continuaron, afectando a obreros españoles. Así vemos que, entre el 20 y 27 de septiembre de 1911, 10 viejos trabajadores españoles fueron dejados cesantes en Balboa, siendo sus posiciones ocupadas por afroantillanos. Al mismo tiempo, a un pequeño grupo de españoles recién llegados se les dio empleo.

Estas quejas fueron expresadas en un mitin de los trabajadores españoles realizado en el pueblo Las Cascadas el 15 de octubre. Ante estas denuncias, al día siguiente Goethals envió una Circular Oficial en la cual advertía que no consideraba una “buena política” reemplazar a europeos con afroantillanos, por lo que ordenó detener esta práctica. Así mismo, indicó que no quería que se volviese a contratar nuevos empleados, mientras se despedía a trabajadores “con expedientes satisfactorios”, como parte de la política de reducción de la fuerza de trabajo (*The Canal Record*, Vol. 5, 25 de octubre de 1911, pág. 71).

Para 1912, la mayor parte de trabajos de pico y pala en la región canalera ya habían terminado y la necesidad de mano de obra comenzó a disminuir

notablemente. Por ello las autoridades estadounidenses comenzaron a tomar medidas para suspender el flujo de inmigrantes hacia el Istmo y comenzaron a implementar estrategias que les permitieran repatriar a los obreros de vuelta a sus hogares o facilitarles el traslado a otras regiones en donde sus servicios fueran requeridos (*The Canal Record*, Vol. 5, 10 de enero de 1912, pág. 159). Esta situación afectó a todos los obreros, pero los españoles recibieron un trato especial por la alta estima en que se les tenía y el estar protegidos por un contrato previo.

LOS ESPAÑOLES EN LA ZONA DEL CANAL Y EL CENSO DE 1912

Esta realidad se reflejó en el Censo de población de 1912, que mostró que la población residente en la Zona del Canal había aumentado significativamente, lo que subrayaba el enorme impacto demográfico que la construcción del Canal interoceánico había tenido en la zona de tránsito. Éste se aplicó en 1912, registrando un total de 62,810 personas, distribuidas entre 45,163 hombres y 17,647 mujeres.

Este censo incluyó a todos los habitantes de la Zona del Canal, así como a los empleados de la Comisión del Canal Istmico y la Compañía del Ferrocarril de Panamá que residían en las ciudades de Panamá y Colón, en Portobelo, así como en otros puntos fuera de la Zona del Canal. Entre los temas a investigar estaban los siguientes: nombre, número de identificación, sexo, raza, edad, estado civil; lugar de nacimiento, nacionalidad, fecha de arribo a la Zona del Canal, ubicación anterior si es distinta a la actual, si sabían leer y escribir, si hablaban inglés u otra lengua, ocupación y lugar actual de ocupación. Comisión del Canal Istmico (*The Canal Record*, Vol. 5, 10 de enero de 1912, pág. 159).

La mayoría de los 30,859 súbditos británicos que se encontraban en Panamá provenía de la isla de Barbados, ya que el Gobernador de Jamaica se opuso a que los habitantes de la isla viajasen a Panamá, aduciendo que entre 1889 y 1890 se tuvieron que efectuar grandes desembolsos para poder repatriar los obreros que habían quedado abandonados en Panamá, en medio de la pobreza y las penurias, luego del fracaso de la compañía francesa. Por ello, los estadounidenses exploraron exitosamente el mercado laboral de Barbados, logrando llevar a miles de hombres y mujeres a Panamá, tal y como nos explica Velma Newton en *Los hombres del silver roll: migración antillana a Panamá 1850-1914* (1997).

Si bien, el número total de españoles había disminuido ligeramente de 4,370 en 1908 a 4,305 personas en 1912, en realidad estamos ante una comunidad mejor establecida, ya que estaba compuesta por 3,809 hombres y 496 mujeres. Esto significa que las mujeres representaban el 13% de la población hispana asentada en el territorio canalero, un porcentaje muy importante, pues, según la concepción de la época, se consideraba conveniente para los obreros inmigrantes, que trabajaban lejos de su patria y de su hogar, la presencia de sus novias o esposas, pues éstas ejercían un saludable efecto en su moral.

Para 1912, los españoles constituían el cuarto grupo humano establecido en este territorio, precedido tan sólo por los afroantillanos, los estadounidenses y los panameños.

Se observa que la presencia panameña había disminuido en una tercera parte en cuatro años (al pasar de 11,411 habitantes a sólo 7,636). La distribución entre hombres y mujeres (3,903 y 3,733 personas, respectivamente) sugiere que estamos ante una comunidad asentada y estable, que disfrutaba de un saludable balance entre los sexos de sus integrantes. *(ver cuadro en página 110)*

Entre los europeos, los 4,305 españoles todavía superaban a los franceses y griegos, que habían experimentado un aumento impresionante en el número de ciudadanos residentes en la Zona del Canal, y a los italianos que se habían mantenido estables. En 1908 se encontraban en la Zona del Canal 159 franceses, 331 griegos y 810 italianos; cuatro años más tarde había 2,760 franceses, 1,291 griegos y 812 italianos, respectivamente.

FIN DE LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ Y DISMINUCIÓN DE LOS EMPLEADOS

Dos años después, al efectuarse la inauguración formal del Canal interoceánico, el número de empleos disponibles disminuyó sensiblemente, por lo que las autoridades zoneitas impulsaron el programa de repatriación, que había iniciado en 1912.

En los primeros contratos se había estipulado que para que un obrero traído al Istmo bajo contrato por los agentes de la Comisión, se requeriría que trabajaran al menos 500 días en la construcción del Canal para que tuviesen el derecho a ser repatriados sin costo alguno para ellos. Pero en los últimos

**Resultados del Censo en la Zona del Canal en 1912,
según nacionalidad y sexo**

Nacionalidad	Población		
	Total	Hombres	Mujeres
África	1	1	0
Liberia	1	1	0
América Latina	21,769	13,711	8,058
Argentina	9	7	2
Bolivia	14	9	5
Chile	32	27	5
Colombia	1,521	967	554
Costa Rica	77	53	24
Cuba	72	51	21
Ecuador	43	39	4
El Salvador	11	9	2
Estados Unidos	11,850	8,199	3,651
Guatemala	7	3	4
Haití	74	68	6
Honduras	6	5	1
México	72	67	5
Nicaragua	73	53	20
Panamá	7,636	3,903	3,733
Paraguay	3	2	1
Perú	223	208	15
República Dominicana	2	2	0
Venezuela	44	39	5
Asia	563	511	52
China	516	471	45
Japón	5	4	1
Turquía	42	36	6
Europa	40,477	30,940	9,537
Alemania	75	61	14
Bélgica	4	4	0
Bulgaria	1	1	0
Dinamarca	56	35	21
España	4,305	3,809	496
Francia	2,760	2,263	497
Gran Bretaña	30,859	22,393	8,466
Grecia	1,291	1,285	6
Holanda	39	35	4
Imperio Austro Húngaro	38	36	2
Italia	812	800	12
Noruega	25	23	2
Portugal	119	113	6
Rumania	1	1	0
Rusia	54	48	6
Suecia	24	20	4
Suiza	14	13	1

Fuente: "Table 1 - Population of The Canal Zone by Towns and Villages". The Canal Record, Vol. 5, 24 de julio de 1912, págs. 384-385.

años, cuando los trabajos estaban concluyendo y no se le podía garantizar que habría trabajo para ellos por tanto tiempo, se determinó que se les retornaría gratuitamente a sus hogares sin tomar en cuenta cuánto tiempo habían trabajado en la Zona del Canal, al menos que fueran despedidos por cometer una causa grave.

Esta última disposición permitió que cientos de obreros españoles, que habían arribado al Istmo en octubre de 1911 en busca de empleo, fueran luego repatriados a expensas de la Comisión del Canal Istmico. A partir del 12 de febrero de 1912, la Comisión corrió con los costos de la repatriación de todos los europeos, incluyendo a los españoles, que retornaron a su país de origen. Así fueron enviados a casa 102 europeos en el año fiscal que terminó el 30 de junio de 1913, 1,599 en el año fiscal que concluyó el 30 de junio de 1914 y 400 entre julio y noviembre de 1914 (*The Canal Record*, 28 de octubre de 1914, págs. 90-91).

En noviembre de 1914 sólo unos 1,200 obreros europeos de diversas nacionalidades trabajaban para la Comisión y el Ferrocarril. La mayoría de los españoles y europeos había decidido radicarse en el Istmo o viajar a otra nación de habla hispana en Centro o Sur América o incluso a los mismos E.U.A., a dedicarse a las actividades mercantiles o industriales, a trabajar en otros proyectos de construcción como ferrocarriles o en las plantaciones de guineo y azúcar.

Por intermedio de la Comisión, el 16 de mayo de 1912 la United Fruit Company contrató 230 españoles para llevarlos a trabajar en sus plantaciones en puerto Barrios, Guatemala. En los próximos años, otros emigraron a Cuba, en donde la acelerada expansión de la producción azucarera hizo que esta isla fuera un importante polo de atracción de trabajadores españoles, tanto desde la península Ibérica como de diversos puntos del continente americano.

Sin embargo, un número significativo de españoles decidieron establecerse en el Istmo. Muchos de ellos permanecen en la ciudad de Colón, a pesar de las limitaciones lingüísticas que enfrentaban en una comunidad en la cual se hablaba principalmente en inglés. Aquí formaron una próspera comunidad, dedicada a la actividad mercantil e industrial. Pero la mayoría se estableció en la ciudad de Panamá, en donde no sólo levantaron sus empresas, sino también organizaciones sociales y grupos cívicos que tuvieron una influencia significativa. Otros emigraron hacia el Interior, dedicándose a las faenas

agropecuarias, mercantiles e industriales, fundando empresas y familias que aún tienen vigencia en la vida nacional. Pero este es otro capítulo en la historia.

Esta primera oleada migratoria de españoles en el siglo XX a Panamá, había tenido como eje articulador la construcción del Canal interoceánico y jugó un papel muy importante en la edificación de esta obra de ingeniería, que este año cumple cien años de haber sido inaugurado.

BIBLIOGRAFÍA

Bishop, Joseph Bucklin. The Panama gateway. New York, Charles Scribner's Sons, 1913.

Forbes-Lindsay, Charles H.A. Panama and The Canal Today. Boston, L. C. Page & Co., 1912.

Guerrero, Luis C. y Lorente, José G. Los obreros españoles en Panamá. Informe de los Señores Luis C. Guerra y José G. Lorente. La Habana, Imprenta Rambla y Bouza, 1908.

Foster Carr, John. "The Panama Canal: Fourth paper- The Silvermen", en The Outlook (19 de mayo de 1906), págs. 117-120. Ver en: <http://www.unz.org/Pub/Outlook-1906may19-00117>

Isthmian Canal Commission. Canal Record. Vol. 2, edición del 26 de agosto de 1908 .

__ . Canal Record. Vol. 3, edición del 6 de abril de 1910 .

__ . Canal Record. Vol. 3, edición del 27 de abril de 1910 .

__ . Canal Record. Vol. 5, edición del 8 de octubre de 1911

__ . Canal Record. Vol. 5, edición del 25 de octubre de 1911.

__ . Canal Record. Vol. 5, 10 de enero de 1912.

__ . Canal Record. Vol. 5, 24 de julio de 1912 .

__ . Canal Record. Vol. 6, 28 de octubre de 1914.

Marco Serra, Yolanda. Los obreros españoles en la construcción del Canal de Panamá. La emigración española hacia Panamá vista a través de la prensa española. Panamá, Editorial Portobelo 1 Pequeño Formato No 43, 1998.

Newton, Velma. Los hombres del silver roll: migración antillana a Panamá 1850-1914. Panamá, Amigos del Museo Afro antillano de Panamá 1 Causadías Editores, 1997.

Panamá. Secretaría de Relaciones Exteriores. Memoria por... a la Asamblea Nacional de Panamá, en sus sesiones ordinarias de 1910. Panamá, Tipografía Moderna, 1910.

Pérez, Juan Manuel. Pro Mundi Beneficio: Los trabajadores gallegos en la construcción del canal de Panamá, 1904-1914. A Coruña, Fundación Pedro Barrié de la Maza, 2007.

EL DESCUBRIMIENTO DE LA HISTOPLASMOSIS EN PANAMÁ POR DARLING EN 1905

Por: Enrique Chaves Carballo

Una de las contribuciones más importantes hechas por Samuel Taylor Darling, insigne patólogo, malariólogo, parasitólogo y jefe de los laboratorios de la Junta de Salud de la Comisión del Canal Istmico (ICC por sus siglas en inglés), es el descubrimiento de una nueva enfermedad en el Hospital Ancón, el 5 de diciembre de 1905, bautizada por él como histoplasmosis y al agente causante *Histoplasma capsulatum*.

SAMUEL DARLING

El doctor Darling tenía 31 años cuando llegó a Panamá en febrero de 1905, para trabajar como interno en el Hospital Ancón, con un sueldo mensual de \$50. Darling nació en Harrison, New Jersey, y cursó sus estudios de medicina en el Colegio de Médicos y Cirujanos en Baltimore, donde obtuvo la medalla de oro correspondiente al primer puesto en su clase del año 1903. Continuó sus estudios como residente en patología, histología y bacteriología, además de trabajar en el laboratorio de virología del doctor Nathaniel Keirle, durante los dos años siguientes. El doctor William C. Gorgas, jefe del Departamento de Sanidad de la ICC, al reconocer sus vastos conocimientos y su dedicación completa al trabajo, lo nombra jefe de los laboratorios el 5 de octubre de 1906, a escasos 20 meses después de su llegada al Istmo.

DESCUBRIMIENTO

Darling siempre consideró como una de sus labores más importantes, el examen patológico de los trabajadores que morían siendo empleados del Canal. Durante la década de su estadía en Panamá, realizó o supervisó personalmente más de 4.000 autopsias, con la ayuda de Alleyne, su asistente jamaiquino. Su primera autopsia en Panamá se registra el 16 de agosto de 1905. Pocos meses después, el 5 de diciembre de 1905, anota la autopsia #252 de un carpintero de 27 años de edad, oriundo de La Martinica. Darling diagnostica la causa de muerte, basándose en los hallazgos anatómicos, como debida a la tuberculosis, enfermedad tan común entre los trabajadores del Istmo. Pero más tarde, al examinar más detalladamente con el microscopio las lesiones pulmonares, se encuentra con un nuevo parásito, el cual tiene una *cápsula* protectora y que habita preferencialmente en los *histiocitos* (células grandes que defienden los tejidos) y lo bautiza con el nombre *Histoplasma capsulatum* y a la nueva enfermedad como histoplasmosis, nombres que se mantienen vigentes hasta ahora, un siglo después.

Al principio Darling no se da cuenta de la importancia de su descubrimiento, ya que no se sabe si la histoplasmosis es una enfermedad común en los trópicos. Pero poco tiempo después tiene la “buena suerte de encontrar a su viejo amigo” en dos ocasiones más. El 30 de enero de 1906 se encuentra por segunda vez con el nuevo parásito en la autopsia #306 practicada en un trabajador de 21 años, que también venía de La Martinica. Y por último, el 11 de agosto de 1906, en la autopsia #572 practicada en un hombre de 55 años proveniente de la China, quien había vivido en el Istmo por más de 15 años, por tercera vez dentro de un período poco más de 8 meses, se encuentra con el mismo parásito, lo cual indica que la enfermedad puede ser más común de lo que se sospechaba al comienzo.

ANTECEDENTES

Para entender mejor los antecedentes del importante hallazgo, debemos recordar que Darling trabajó relativamente aislado de sus colegas, los cuales residían lejos de Panamá en los grandes centros científicos de Alemania, Francia, el Reino Unido y los EE.UU. Sin embargo, Darling lograba mantenerse al día en sus especialidades por medio de las revistas científicas recibidas en la biblioteca del Hospital Ancón, las solicitudes de copias de artículos de

su propio interés, así como también la nutrida correspondencia que mantuvo con sus colegas en el extranjero y las visitas al Istmo de otros expertos en enfermedades tropicales. Además, los resultados de sus investigaciones clínicas y de laboratorio originadas en Panamá, eran recibidos y publicados luego en prestigiosas revistas, llegando a acumular una bibliografía de más de 200 artículos y notas que abarcan temas como la malaria, fiebre amarilla, tifoidea, tuberculosis, lepra, amebiasis, parásitos intestinales, fiebres recurrentes, sarcosporidiosis, piroplasmosis, filariasis, etc. Podemos aseverar que Darling logró resolver los mayores problemas sanitarios y médicos en Panamá y que, sin su colaboración, la labor de Gorgas para sanear el Istmo hubiera tropezado y hasta tal vez fracasado, tal como había sucedido ya antes con el fallido intento de los franceses.

RONALD ROSS

Sir Ronald Ross, el descubridor del ciclo de la malaria en el mosquito, llegó a Panamá por invitación del doctor Gorgas en 1904. Ross aseguraba que la enfermedad *kala-azar* (la *fiebre negra*, conocida también como úlcera oriental o leishmaniasis visceral) podría encontrarse en Panamá si se buscaba metódicamente entre los enfermos con esplenomegalia (agrandamiento del bazo) tropical. El proceso consistía en identificar con el microscopio a las leishmanias, también llamadas “cuerpos de Leishman-Donovan”, en preparaciones hechas de tejidos como el bazo, hígado y en la médula ósea. Sin embargo, Darling no logró encontrar este parásito en ninguno de los casos investigados en el Hospital Ancón. En la autopsia #252 efectuada por Darling casi un año después de la visita hecha por Ross, la presencia de un parásito muy parecido al causante de *kala-azar* y el curso de la enfermedad consuntiva con síntomas de caquexia (desgaste), fiebre, cansancio y agrandamiento del bazo, lo convenció de que estas dos enfermedades, el *kala-azar* y la histoplasmosis, eran semejantes. Darling tuvo la certeza de enviarle a Ross muestras de las lesiones descritas en los casos de histoplasmosis para pedirle su opinión sobre la posible relación de la leishmania con el parásito encontrado en Panamá. La respuesta de Ross fue afirmativa y Darling escogió como título para uno de los artículos que describe su descubrimiento, al siguiente: “Histoplasmosis. A fatal infectious disease resembling *kala-azar* found among natives of tropical America [Histoplasmosis. Una enfermedad infecciosa fatal parecida al *kala-azar* encontrada entre los nativos de la América tropical.]”

CLASIFICACIÓN EQUIVOCADA

Darling se equivoca al clasificar el parásito *Histoplasma capsulatum* como un protozoario. Este error se debe a diversos factores, tales como la respetable opinión de Ross que no dejó de tener una influencia importante en la clasificación hecha por Darling. Pero lo que más influyó fue la meticulosa observación del parásito hecha por Darling al examinar con el microscopio y hallar un flagelo o cola con motilidad, lo cual es una de las características principales de los protozoarios. Una de las pocas fotografías que tenemos de Darling en Panamá lo muestra con un microscopio monocular (de un solo tubo) dirigido frente a la ventana por donde entra la luz del día. Fue con este tipo de microscopio que Darling examinó los tejidos y parásitos en miles de autopsias y lo más sorprendente es que: ¿cómo es posible que con un aparato considerado como rudimentario hoy día, pudiera Darling observar y describir con acierto a tantas otras enfermedades? Los hongos no siempre han sido fáciles de identificar con el microscopio.

Los tintes empleados para teñir la cápsula a veces no dan buenos resultados. Algunos años después, Robert G. Grocott, quien trabajó en el mismo Hospital Gorgas, utilizó compuestos de plata para lograr demostrar en forma más eficaz la cápsula del hongo *Histoplasma capsulatum*, facilitando así el proceso de identificar correctamente a esta especie como un hongo.

DESCRIPCIÓN DEL PARÁSITO

Reproducimos a continuación la descripción detallada que hace Darling del nuevo parásito, tal como aparece en su primer artículo publicado en la revista *Archives of Internal Medicine* en 1906:

El parásito era oviforme o redondo y estaba rodeado por un borde claro, refráctil, que no se tiñe, que mide en espesor la sexta parte del diámetro del parásito. Este borde refráctil estaba presente en todos los frotis, no importa si estaba tratado con ácido azul o no antes. La estructura no era homogénea, pero consistía de una sustancia que tomaba el tinte solo tenuemente, y otra más oscura; con un espacio o con espacios claros; y granulaciones de la cromatina. Las granulaciones de la cromatina eran generalmente únicas; pero a veces se contaban con dos o más. Un parásito grande parecía tener seis tales puntos de la cromatina. Las granulaciones estaban situadas frecuentemente en una zona clara sin tinte a un lado de la sustancia de color más oscuro; en

otras ocasiones estaban situados al margen o dentro de la misma sustancia y también frecuentemente en la cápsula refráctil. Las granulaciones de la cromatina eran generalmente en forma de puntos, muy rara vez elongadas. Ocasionalmente dos puntos de la cromatina se encontraban juntos dando la apariencia de un bastoncito.

El espacio o los espacios claros semejaban vacuolas; a veces se parecían a los espacios claros no teñidos vistos en los embriones de filarias y tripanosomas. La sustancia teñida casi llenaba totalmente la cápsula o borde refráctil del parásito. El contorno circular de la sustancia teñida a veces estaba interrumpida de un lado por la zona clara sin tinte. Esta zona variaba en su forma, tamaño, y en su relación con la sustancia teñida, siendo circular, ovalada, o irregular en su forma; midiendo tres cuartas partes del tamaño del parásito entero, o a veces escasamente perceptible debido a su pequeñez; localizada de forma céntrica o excéntrica; y siendo solo una o múltiple - de dos a tres.

El tamaño del parásito era de uno a cuatro micrones a través de su diámetro mayor; comúnmente este diámetro era de tres micrones.

El parásito parecía dividirse por fisión en dos elementos iguales o desiguales. Uno de los parásitos parecía dividirse en cuatro elementos. Varios de los parásitos con puntos de la cromatina esparcidos por su sustancia parecían como cuerpos presegmentarios, listos para dividirse en cinco o seis elementos. Generalmente un parásito de menor tamaño podía verse en una proximidad cercana a uno más grande, como si se estuviera separando de éste; el más pequeño siendo aproximadamente de un micrón en diámetro.

Aunque de forma ovalada o redonda en su contorno, la sustancia teñida, junto con la zona clara sin tinción y las granulaciones de la cromatina, presentaba un cuadro variable, dependiendo del punto de vista. Formas que sugerían la apariencia de objetos familiares, tales como un ojo, un escudo, una concha marina, una bala, o una lanzadera, eran aparentes. La semejanza de la sustancia con tinción oscura en ciertos parásitos a la de un embrión mamífero en "posición fetal" era impresionante.

Luego Darling hace una detallada descripción del parásito en los diferentes tejidos invadidos como el pulmón, hígado, bazo y linfáticos. Por último, reproducimos las observaciones morfológicas que lo convencen de que el parásito es un protozoario.

Tres formas flageladas fueron vistas en un frotis de pulmón. La extremidad distal de uno de los flagelos contenía un bastoncito de la cromatina colocado a ángulos rectos del flagelo, simulando la relación de la centrosoma al filamento de la cromatina en *Trypanosoma lewisi*. El flagelo era único, corto y grueso, sin filamentos de la cromatina, y estaban encerrados dentro de una cápsula refráctil, continua con el cuerpo del parásito.

Darling publica los detalles de sus observaciones en tres artículos adicionales que aparecen en revistas importantes, como lo son *Archives of Internal Medicine*, *Journal of the American Medical Association* y *Journal of Experimental Medicine*. Como comentario final en la presentación que hace en Baltimore sobre lo que comienza a llamarse “la enfermedad de Darling”, dice: “La enfermedad del Nuevo Mundo correspondiente [a kala-azar] puede llegar a aparecer en Baltimore algún día”. Este vaticinio no sólo acertaba en predecir lo común que llegaría a ser reconocida la histoplasmosis en el mundo, sino también sobre la importancia de su descubrimiento.

OTRAS CONTRIBUCIONES

Darling, como mencionamos, sólo dedica unas pocas publicaciones al descubrimiento de la histoplasmosis, y sigue investigando otras enfermedades que intentan sabotear la construcción del Canal interoceánico. Entre ellas, la más importante es la malaria y sus investigaciones logran identificar al mosquito *Anopheles albimanus* como el principal vector de la malaria en Panamá, facilitando de esta manera la tarea del doctor William Gorgas para lograr el saneamiento del Istmo. Otros logros científicos son sus estudios sobre la amebiasis que esclarecen la confusión que había hasta entonces en la clasificación de las amebas *Entamoeba histolytica* y *Entamoeba tetragena*.

Con el pasar del tiempo, los laboratorios de Darling en Panamá se convierten en una meca donde llegan patólogos y parasitólogos que vienen de otras partes del mundo a conocer y aprender de este gran investigador científico. Después de una fructífera década en Panamá, Darling busca nuevas metas al concluir la construcción del Canal, y se une a la Fundación Rockefeller, donde continúa sus investigaciones sobre enfermedades tropicales durante otra década más.

FUNDACIÓN ROCKEFELLER

En enero de 1915, Darling acepta el puesto de jefe de una comisión que le ofrece la Junta Internacional de la Salud de la Fundación Rockefeller para

estudiar los efectos de la parasitosis intestinal uncinariasis (o anquilostomiasis) en el rendimiento laboral de los trabajadores de Malaya, Java y Fiji. Permanece en ese cargo hasta septiembre de 1917 y en 1920 publica los resultados de sus investigaciones en una monografía titulada, “Hookworm and Malaria Research in Malaya, Java, and the Fiji Islands [Investigaciones sobre la Uncinariasis y la Malaria en Malaya, Java, y las Islas de Fiji],” la cual consta de 191 páginas, 97 fotografías y 54 cuadros ilustrativos. Antes de que saliera a la luz este *magnum opus* (como la llamó el mismo Darling), se creía que la uncinariasis era una enfermedad bien conocida y que quedaba poco o nada más por descubrir acerca de ella.

Sin embargo, este trabajo cambió radicalmente los métodos usados hasta entonces para su evaluación y tratamiento. Darling comprobó una vez más que era imposible estudiar a fondo una enfermedad sin antes conocer las características sociales y culturales de la población afectada, así como la contribución de otras enfermedades, como la malaria, que influyen también en la salud de la misma población.

En septiembre de 1917, Darling es enviado por la Fundación Rockefeller a Sao Paulo, Brasil, con el propósito de organizar un Departamento de Higiene en la Facultad de Medicina y Cirugía. Desafortunadamente, estos planes son interrumpidos por dos hechos importantes: 1) la falta de suficiente apoyo por parte del gobierno local debido a luchas políticas y personales, y 2) Darling sufre varias convulsiones y en abril de 1921 regresa a Baltimore, donde Walter E. Dandy, el neurocirujano de la Universidad Johns Hopkins, le diagnostica un tumor cerebral localizado en la región parietal derecha. El tumor es operado por Dandy sin complicaciones inmediatas, pero Darling, quien es zurdo por naturaleza, queda paralizado del lado izquierdo y tiene que aprender a escribir con su mano derecha. Le sigue un período prolongado de convalecencia, durante el cual trabaja por dos años como “courtesy fellow” [miembro de número por cortesía] en la Escuela de Higiene de la Universidad Johns Hopkins. Después de recuperarse lo suficiente, la Fundación Rockefeller decide enviarlo a Leesburg, Georgia, para que Darling conduzca investigaciones en el campo sobre la malaria. Una multitud de estudiantes y expertos en malaria llegan a su centro de investigaciones en Leesburg, sedientos de aprender más sobre esta enfermedad del reconocido experto. En el curso de un mes, por ejemplo, más de 40 personas llegan a Leesburg desde Holanda, Sumatra, Italia, Bulgaria, El Salvador, Ceylon, Australia, Ma-

laya, Brasil, China, Japón y las Filipinas, además de otros personeros de las juntas estatales de la salud de los Estados Unidos.

VIAJE A EUROPA

Después de estar en Leesburg por 18 meses, la Fundación Rockefeller invita a Darling para que participe en un congreso de malaria a celebrar en Roma en la primavera de 1925. Además, lo nombra como representante a la Fundación en el Comité de Malaria de la Sección de la Salud de la Liga de las Naciones. Él acepta esta gran oportunidad para ponerse en contacto con otros colegas y expertos en Europa y el 21 de marzo zarpa para Europa, lleno de entusiasmo.

Mientras tanto, sus colegas, reconociéndole sus méritos, lo eligen como presidente de la Sociedad Americana de Medicina Tropical para el bienio 1923-1924 y vicepresidente de la Sociedad Americana de Parasitología en 1925. Su alma mater (llamada ahora la Escuela de Medicina de la Universidad de Maryland), le confiere un doctorado en ciencias *honoris causa* en 1923. Además de ser elegido como miembro honorario de la Sociedad Real de Medicina Tropical, Darling es también nombrado miembro de la Asociación Americana de Medicina, y miembro corresponsal de la Sociedad Helmintológica de Washington, D. C., de la Sociedad de Medicina y Cirugía de Sao Paulo, Brasil, y de la Sociedad de Patología Exótica de Francia. La Sociedad Real de Medicina Tropical lo invita, junto con Gorgas, a presentar una conferencia magistral en Londres en 1925. Desafortunadamente, el descubridor de la histoplasmosis muere en un trágico accidente automovilístico cerca de Beirut el 21 de mayo de 1925, a la edad de 53 años, sin lograr cumplir su compromiso en Londres.

Su inesperada muerte es recibida con gran pesar y llegan numerosos mensajes de pésame de todas partes del mundo a la sede de la Fundación Rockefeller en Nueva York. El gobierno de El Líbano, en agradecimiento por su labor como representante de la Comisión de la Malaria de la Liga de las Naciones, conduce su funeral con honores militares, le otorga de manera póstuma la Medalla al Mérito y dedica un monumento en su honor cerca del lugar de la tragedia. Pero es en Panamá donde queda más palpable la obra que dejó Darling para beneficio de la Humanidad. Su labor científica fue indispensable para lograr el saneamiento de Panamá y asegurar que la construcción del Canal interoceánico se convirtiera en realidad.

BIBLIOGRAFÍA

Darling, S. T. A protozoan general infection producing pseudotubercles in the lungs and focal necrosis in the liver, spleen and lymph nodes [Una infección generalizada protozoaria que produce pseudotubérculos en los pulmones y necrosis focal en el hígado, bazo y nódulos linfáticos]. J.A.MA. 1906; 46:1283-1285.

Darling, S.T. Notes on histoplasmosis-A fatal disorder met with in tropical America [Apuntes sobre la histoplasmosis-Una enfermedad fatal encontrada en la América tropical]. Maryland Medical Journal 1907; 50: 125-129.

Darling, S. T. Histoplasmosis. A fatal infectious disease resembling kala-azar found among natives of tropical America [Histoplasmosis. Una enfermedad fatal infecciosa parecida a kala-azar encontrada en los nativos de América tropical]. Archives of Internal Medicine 1908; 2: 118-119.

Darling, S. T. The morphology of the parasite (*Histoplasma capsulatum*) and the lesions of histoplasmosis, a fatal disease in tropical America [La morfología del parásito (*Histoplasma capsulatum*) y las lesiones de la histoplasmosis, una enfermedad fatal infecciosa en América tropical]. Journal of Experimental Medicine 1909; 11: 515-531.

Grocott R. G. A stain for fungi in tissue sections and smears using Gomori's methenamine-silver nitrate technic [Un tinte para hongos en secciones tisulares y frotis usando la técnica de metenamina-nitrato de plata]. American Journal of Clinical Pathology 1955; 25:975-979.

Darling S. T., Barber M. A., Hacker H. P. Hookworm and Malaria Research in Malaya, Java, and the Fiji Islands. Report of the Uncinariasis Commission to the Orient 1915-1917 [Investigaciones sobre la Uncinariasis y la Malaria en Malaya, Java y las Islas Fiji. Informe de la Comisión para la Uncinariasis al Oriente 1915-1917]. Publicación N°. 9, Nueva York: Rockefeller Foundation, International Health Board, 1920, 191 págs.

POESÍA (HISTORIA DEL CANAL)

Por: Yavel Nanette Toribio Julio

Diáfana es la historia
que acompaña al Canal
de mártires y poetas,
de una tropa y su mal.

Tres esclusas a desnivel,
Maravilla de Panamá
orgullo nacional
Que sirve a la Humanidad.

Desde el siglo quince
Se habló de este Camino
Que sirvió como destino
Para cruzar de mar a mar.

Se habló de un canal
En mil ochocientos ochenta
Por una empresa francesa
que no logró su ideal.

Fue el tratado Hay Bunau Varilla
Entre Estados Unidos y Panamá
Que dieron la libertad querida
Para poder comenzar.

Muchos dieron sus vidas
Por esta gran creación,
¡Héroes de la historia!
se les ofrece su galardón.

Divina geografía que Dios nos regaló
el mundo está agradecido
Por el proyecto y la visión.

Panameños con desdén
Lucharon por sus sueños:
De ver el suelo istmeño
Adornado con banderas
Sin la presencia extranjera
Que oprimía al panameño.

Hoy se cumplen los 100 años
De esta maravilla del mundo
Una conmoción profunda
eleva mi sentir
Por eso les puedo decir:
¡Qué viva el Canal de Panamá!

PEDRO JOSÉ SOSA (1851-1898)

Por: Rommel Escarreola P.



HOMENAJE A LA MEMORIA DEL INGENIERO PEDRO JOSÉ SOSA

EN EL CENTENARIO DEL CANAL DE PANAMÁ.

El diecinueve de mayo de 1851 nació Pedro José Sosa. Era hijo de Julián Sosa, natural de Veraguas y María Asunción del Barrio de Sosa. Provenía de una familia acomodada, lo que le garantizó una educación esmerada, la que realizó en la ciudad de Panamá; al cumplir catorce años viajó a los Estados Unidos con el fin de continuar su formación. Realizó sus estudios secundarios en el Colegio Seton Hall de Nueva York. Al obtener excelentes

calificaciones pasó al Instituto Politécnico Troy, donde obtuvo el diploma de Ingeniero. Al recibir sus créditos de Ingeniero fue elogiado por el Presidente del Instituto Troy con la frase: *“este joven dejará huella en el mundo”*.

Sus primeros trabajos de Ingeniero los realizó en Estados Unidos, Canadá y México. En 1875 al retornar a Panamá se vinculó a los trabajos del ferrocarril. Participó con los militares e Ingenieros franceses en los años de 1876 hasta 1878 en los estudios del Canal. Sus aportes fueron reconocidos por el capitán de navío y geógrafo Armando Reclus. En estas tareas participó con Napoleón Bonaparte Wyse y el capitán Bixio. También realizó aportes a la cartografía como ejemplo de ello tenemos la confección de mapas de la vía Panamá y Colón conocido como el estudio Wyse-Reclus-Sosa. Proyecto que fue evaluado y luego escogido en 1879 por el Congreso Científico de París.

Con el objetivo de lograr este triunfo Sosa debió dedicarse a la comparación de teorías y estudios sobre la futura vía y constatar mediante su propia experiencia la posibilidad de abrir las entrañas del Istmo. Este proyecto no se hubiese logrado sin la cooperación de Wyse, Reclus y los científicos que aportaron sus conocimientos.

Pedro José Sosa se adentró en las selvas del Darién con un agudo sentido de investigación, con el objetivo de determinar las condiciones del terreno para construir el Canal. Hasta en esos rincones fue reconocido por su temperamento afable, su cultura y formación académica. De costumbres poco comunes, escribe uno de los investigadores lo siguiente: *“Nuestro amigo Sosa, que para el trabajo gastaba habitualmente una camisa y unos calzones de color rojo subido, no dejaba nunca de ocultar su llamativo vestido bajo un pantalón de más modesto color siempre que se veía obligado a pasar por donde había alguna manada de dichos animales, pues el color rojo llama vivamente su atención, excitándolos a acometer: (1)*También Lucien Bonaparte Wyse, en su obra *“Las Exploraciones”* escribe: *“Sosa salió solo de Panamá el 5 de marzo, llegando al medio día a la desembocadura del Caimito, al sitio que llaman Puerto de La Chorrera para proporcionarse un guía y algunos conductores que le eran de todo punto necesarios. A mañana siguiente emprendió los trabajos, y con paciencia y un desinterés que nunca será bien alabado, realizó las operaciones, llevándolas todas adelante, y al mismo tiempo, manejando el taqueómetro y el nivel de la burbuja de aire, haciendo los croquis y dirigiendo la trocha”*.(2)

La obra citada de Wyse es una pormenorizada investigación sobre distintos aspectos del Istmo de Panamá, especialmente de la región del Darién. Estudió los ríos, y sus desembocaduras, las montañas y se especializó sobre la fauna y flora. Al final de su obra Wyse presentó un apéndice de tratados. Estas fueron las primeras investigaciones sistemáticas sobre el futuro Canal.

Transcurrido el periodo de las investigaciones preliminares estas se presentaron al Congreso Científico en París. Un total de 136 delegados de diferentes países asistieron al Congreso. Para su organización y funcionamiento. El Congreso fue dividido en cinco comisiones de trabajo. No existía la menor duda de que la cuarta comisión, la técnica era la de mayor importancia. Es la que trataba sobre rutas, costos, operación y mantenimiento del Canal a nivel o con esclusas.

Desde el inicio de las sesiones, se notó la poderosa influencia que ejercía el Vizconde Ferdinand-Marie de Lesseps. La personalidad que él imanaba era el resultado de su triunfo en el Canal de Suez. Transcurridas varias reuniones agotadoras por la cantidad de información y cuestionamientos que se presentaron. El Congreso estaba por culminar y el 28 de mayo de 1879, la Comisión Técnica aprobó que el Canal debiera ser a nivel. Al día siguiente había terminado con el definitivo dominio de la personalidad de M. de Lesseps.

El proyecto de Sosa superó los estudios que demarcaban rutas distintas a las que él planteaba. Entre ellas: la de Rivas (Nicaragua y Costa Rica); Tehuantepec (México); el Chocó y Darién. Sorprendió su estudio a los asistentes al congreso y se le retribuyó otorgándole la distinción de miembro de la Legión de Honor. El proyecto de Sosa-Wyse-Reclus comprendía un Canal de 75 kilómetros de largo a nivel y sin túnel entre el Atlántico y Pacífico. Ante este triunfo Sosa envió una nota al Secretario de Gobierno donde informó en detalles sobre los logros obtenidos.

“Señor Secretario de Gobierno del Estado Soberano de Panamá.”

“Con fecha del 31 del pasado tuve el honor de comunicar a usted la decisión del Congreso Científico internacional que estudió la cuestión relativa a la mejor vía para la construcción del Canal Interoceánico”.

“Ahora paso a dar a conocer a usted, de una manera sucinta, el estado en que se encuentra la empresa”.

“Aunque el voto casi unánime, del Congreso Internacional a favor de la vía por Colón y Panamá era en sí un hecho de gran importancia para el éxito de la obra, no obstante, la suma crecida en que esta fue evaluada, lo mismo que los medios que debían tomarse para la formación de una sociedad cuyo capital no debía bajar de \$200,000,000 ofrecía todavía dificultades considerables”.

“Felizmente dichas dificultades han sido allanadas y se puede decir que pronto no existirán otros obstáculos, si así pueden llamarse, que los que la naturaleza opone a la ciencia del ingeniero”.

“A este resultado han contribuido no tan dignamente ilustre, fundador del Canal de Suez, sino también la abnegación y el amor a la ciencia de los fundadores de la Sociedad Civil del Canal interoceánico, presidida por el honorable general Turr; pues es de justicia reconocer que ellos, que han logrado madurar la idea que preocupaba al mundo entero desde siglos atrás, ante todo, como de sus esfuerzos, no una especulación financiera, sino la gloria que viene a ser el noble orgullo de los que trabajan por la gran idea”.

“La concesión hecha por el gobierno de Colombia a la referida corporación ha sido traspasada a una nueva que llevará el nombre de Sociedad Universal para la Construcción del Canal Interoceánico y que será presidida por M. de Lesseps”.

“Esta nueva Compañía se propone hacer una emisión de \$80,000,000 repartida en 800,000 acciones de a \$100 cada una, para dar comienzo a la obra”.

“De conformidad con el artículo 2 del Contrato de Concesión para la construcción del Canal por territorio colombiano, la nueva sociedad ha depositado en el banco de Londres la fianza de \$150,000”.

“El entusiasmo que hay en todas las ciudades comerciales de Europa por la construcción del Canal es tal, que el período de una semana se ha jugado suficiente para llenar la primera suscripción de \$ 80,000,000 que se abrirá al público el 7 entrante”.

“Hasta ahora la única dificultad que ha parecido entorpecer en algo la marcha de la nueva Compañía, ha sido la actitud de los Estados Unidos, que juzgar por la prensa, pretenden ocupar un puesto análogo al que mantuvo Inglaterra con respecto a la empresa del Canal de Suez”.

“La apelación injustificada e inexplicable de la doctrina Americana que sostuvo el Presidente Monroe, no ha dejado de influir desfavorablemente en el ánimo del pueblo europeo, que no estando al corriente de las relaciones que existen entre Colombia y la gran República, cree que dicha nación, ocasionará más tarde complicaciones que vendrán a perjudicar a los accionistas”.

“Sin embargo, tanto, los capitalistas como los gobiernos de Europa, ven en la oposición de la prensa americana más bien el reflejo directo de intereses personales que el eco de la voz popular o la opinión autorizada del gobierno.”

“En efecto es difícil comprender qué razón tiene los Estados Unidos para oponerse a la construcción de una obra que, según la opinión de un célebre economista moderno desarrollará de un modo incalculable la riqueza del Nuevo Mundo sobre todo, cuando la empresa es de un carácter estrictamente internacional y que nada se opone a las ambiciones legítimas de dicha nación”.

“A pesar de todo la Sociedad sigue adelante; tan pronto como esté hecha la suscripción, se procederá a llenar las formalidades legales que son necesarias para la formación definitiva de la sociedad”.

“M. de Lesseps espera mandar una comisión de ingenieros el verano entrante para estudiar y determinar el trazo definitivo del Canal”.

“A principio del año entrante él hará un viaje al Istmo acompañado de una comitiva de ingenieros, con el objeto de inaugurar la obra”.

“Por lo que antecede verá el gobierno cuán cerca está ya de la realización de esta gran obra, y tendré cuidado durante mi permanencia en Europa, de comunicarle lo que haya de nuevo tocante a este asunto que tanto le interesa”.

La anterior misiva revela la situación en que se debatió el proyecto del Canal y los intereses que estuvieron en juego. Lo que se infiere de la misiva de Sosa es la influencia de los intereses económico de los Estados Unidos por el control de la vía. Su pretendido motivo de oponerse a la construcción es la continuación de la política de dominio estratégico militar en el Istmo. Es evidente que al construirse el Canal quedaría Francia con una gran influencia en el área centroamericana y limitaría la expansión de los Estados Unidos. En este texto se refleja la condición en que se gestó el proyecto y la creación de la compañía del Canal.

La inauguración de los trabajos del Canal se llevó a cabo en una suntuosa ceremonia de posesión que precedió a la inauguración, la cual se realizó en un extenso terreno de la Boca ante una concurrencia aproximada de tres mil personas. La delegación francesa hizo honores a la futura construcción del Canal. Se escogió a la hija de Lesseps, Fernanda, quien tomó la pala de plata en un significativo acto y la enterró como símbolo de dar inicio a la obra. Lo que parecía imposible por siglos acometer ese día se sentaba el precedente que el ingenio humano vencería a la naturaleza. Con ello el aplauso desbordante rompió el silencio. Escenificado en lugar en el terreno de La Boca, con ello la ruta Panamá venció a la de México, Nicaragua y Colombia.

Diseñado los planes para acometer la magna empresa se decidió la venta de acciones. En este proyecto los suscriptores del empréstito fueron los trabajadores, granjeros y mozos. Todos entusiasmados por la obra que dirigía el Conde de Lesseps, y atraídos por los afanes del lucro no escatimaron para realizar la inversión de sus ahorros. Un lapso de tiempo transcurrió hasta que el 20 de enero de 1882 se iniciaron los trabajos. El proyecto de Pedro José Sosa fue puesto en ejecución. Él actuó en carácter de Contratista y en ocasiones sirvió de Jefe Seccional y Primer Ingeniero (Director de Obras), en reemplazo de Reclus.

Los trabajos avanzaron, pero pronto se cometieron acciones erráticas. Mientras esto sucedía se seguía alentando sobre los beneficios sustanciales de la obra. El colapso fue inminente y la posibilidad de construir un Canal a nivel se tornó imposible. Dos versiones tratan de explicar la quiebra de la Compañía. El uso inapropiado de maquinaria (4) y la mala utilización de los fondos. Ante estas angustias económicas se estableció una Comisión Técnica, pero el tiempo corría como adversario. Esto motivó que Sosa viajara a Bogotá acompañado de Manuel Amador Guerrero, Ricardo Arango, José N. Recuero y el Obispo de la Diócesis José Alejandro Peralta, con el fin de obtener una prórroga. Se estableció así, la Compañía Nueva del Canal de Panamá.

Inspirado Sosa en los ideales de culminar el Canal hizo lo posible por lograr la comprensión de sus estudios. Para tal efecto redactó un trabajo: Teoría de los Determinantes, con copia a la Asociación Colombiana de Ingenieros. Escribió también los Cuaternios editado en los Anales de mayo hasta agosto de 1891.

La Compañía Nueva trató de revivir la inconclusa obra y los técnicos e ingenieros de la misma buscaban los medios para llegar a feliz término. En esta coyuntura se programó un Congreso de Ingenieros en París y Pedro José Sosa es llamado para exponer sus nuevos alegatos frente a la reactivación del Canal. Salió de Nueva York y el cinco de julio de 1898, el barco Bourgogne en que viajaba colisionó a causa de la niebla con el vapor inglés Cromatyhine. Como resultado de este accidente perecieron 611 personas entre ellas el Ingeniero Pedro José Sosa y su hijo.

Se perdió con este accidente un hombre dotado de una excepcional inteligencia y dotes admirables de técnico en Ingeniería, que llegó hasta las esferas de los círculos científicos más importantes del siglo XIX. Dedicado científico y naturalista consagrado por entero a su profesión. Poseía una mente ágil y un razonamiento lógico envidiable. Desde temprana edad despertó en él, el interés por las matemáticas. Estudió cuanto pudo y cuanta obra le llegó a sus manos. Sobresalió en sus estudios primarios y universitarios que le granjeó el aprecio de sus compañeros y profesores. Fue miembro de sociedades científicas. Entre ellas el Instituto de Ingenieros de Santiago de Chile y la Sociedad Geográfica del Canadá. Asegura Ernesto J. Castillero que el Ingeniero Pedro José Sosa estudio arquitectura en Italia. (5)

Para alcanzar el ideal de construir el Canal fue ingeniero, explorador que estuvo a prueba al cruzar aguas cenagosas, traspasar abundante vegetación. Con machete en mano iba descuajando montes y cortando lianas, arbustos haciendo trochas enfrentándose a las inclemencias del clima tropical y húmedo. En el día y en el ocaso de la tarde miraba la altura de los árboles donde se filtraban los rayos del sol. No había tranquilidad en la espesura de la selva, ni en los tiempos de discusión sobre la vía adecuada para el trazado del Canal. Mientras los cargadores descansaban, él con la luz tenue de la fogata repasaba los mapas buscado afanosamente los trazos donde la gigantesca maquinaria se instalaría, para partir la tierra del Istmo centroamericano y unir los dos océanos.

La cuadrilla de ingenieros de la cual Sosa formó parte intentaba construir el Canal, y para ello se centraron en el estudio de la gran presa de Gamboa, que colindaba con Cruces y Matachín, cuyo fin era regularizar las inundaciones del Chagres. Ahí estaban esas inteligencias discutiendo la alternativa más adecuada.

Pero cómo era la vida de Pedro José Sosa fuera de los avatares de la ingeniería? Se conoce que tenía una vasta cultura. Su hogar, según Ricardo J. Alfaro, estuvo formado por su esposa Eugenia Jované Díaz, ella era tía de Alfaro, motivo por el cual también llamó tío a Sosa. Los que visitaban la casa de Sosa quedaban maravillados por el sobrio salón en cuyo lugar se encontraba un sofá de paja tejida y con grandes mecedoras a ambos lados. En una de las paredes principales de la sala se encontraban dos altos espejos. Se observaba varios diplomas y sobresalía el de “Caballero de la Legión de Honor”. Una mesa circular de mármol blanco donde se formaban las tertulias.

Sosa se entretenía con la lectura de clásicos de la literatura, cuyas obras poseían además de los libros de geografía, libros científicos en cuatro idiomas, que él dominaba a la perfección.

Es posible ahondar más en la personalidad de Pedro José Sosa, pero basta este recuento biográfico para encender la curiosidad de nuevos estudios, en especial sobre su obra que se encuentra dispersa en periódicos colombianos y europeos. Aún queda por hacer un homenaje nacional, que Sosa se merece. Y que incluya a todos los que hicieron posible la construcción del Canal. Es un homenaje necesario y un requerimiento para atizar la memoria histórica. Para establecer nuevos derroteros en el devenir de nuestro país. Para crear conciencia del valor de nuestros connacionales. Homenaje que llegue a nuestros pueblos y que desborde los limitados escenarios plásticos en que se pretende encerrar nuestros ideales de nacionalidad. En donde se discuta sobre nuestro pasado, para ir en pos de recuperar la memoria histórica. El estudio de la vida y obra de Sosa y todo aquel panameño que participó en la forja de la empresa canalera debe ser nuestro compromiso ineludible.

BIBLIOGRAFÍA

- (1) RECLUS, Armando. (Oficial de la Marina Francesa) Exploraciones a los Istmos de Panamá y Darién en 1876, 1877 y 1878. Publicaciones de la Revista Lotería. P. 308
- (2) WYSE, Lucien. El Canal de Panamá (El Istmo Americano-Exploraciones; comparaciones de los trazados estudiados; negociaciones y estado de los trabajos). Publicaciones de la Revista Lotería.

(3) CASTILLERO, Ernesto. El Canal de Panamá. Editora Humanidad, S.A. p. 61

(4) *“Se segura que el dinero destinado a la obra, en un total de 1,435 millones de francos, que por medio de los distintos empréstitos se colectaron, sólo la tercera parte fue convenientemente invertida en ella. Esta y los planos, maquinarias, instrumentos, estudios, edificios, etc., fueron valorados en 1902 en ciento nueve millones de dólares, o sea, quinientos cuarenta y cinco millones de francos”.*

La imprevisión y la mala fe fueron la característica en esta desgraciada empresa. En Europa se compraba artefactos e instrumentos de labor sin apreciar su utilidad. Maquinarias costosísimas y en número exagerado, eran enviadas a Panamá. Locomotora que se descarrilaba-dice un testigo presencial-, se dejaba abandonada: era lo usual colocar otra nueva. El Director General de las obras Dingley, vigilaba éstas desde un tren que costó 40,000 dólares, y se hizo construir una residencia por 150,00 dólares. Los americanos la vendieron después en 25 dólares. El sueldo anual del Director era de 50,000 dólares, más cincuenta diarios, siempre que salía a inspeccionar las obras”. En la obra ya citada de Ernesto J. Castillero. El Canal de Panamá. p. 64

(5) Esta información no la hemos podido corroborar con documentos.

REQUISITOS ESTABLECIDOS PARA TODOS LOS TRABAJOS A PUBLICARSE EN LA REVISTA CULTURAL LOTERÍA

1. Los trabajos presentados deben ser escritos en hojas 8 1/2x11 a doble espacio. (Letra Times New Roman Tamaño de letra 12) y las páginas deben ser enumeradas.
2. Sólo se aceptarán trabajos que no hayan sido publicados con anterioridad en alguna revista, periódico o medio de difusión y dar fe de que su trabajo es inédito, sin embargo mantiene el derecho de autor que la Ley le otorga. El colaborador, procederá a llenar el formulario correspondiente en el departamento cultural de la Lotería Nacional de Beneficencia, firmar el registro de Control de Trabajos Literarios, entregar una síntesis de su currículo no mayor de 10 líneas y fotocopia de su cédula.
3. Los artículos deben tener una extensión mínima de 10 páginas y máximo de 20, acompañados de la bibliografía consultada, fotografías o dibujos alusivos al tema, entregarse impreso y grabado en disco compacto (CD).
4. La Lotería Nacional de Beneficencia seleccionará los trabajos publicados con el propósito de incluirlos en el Concurso Anual Literario de la Revista Cultural Lotería, que correspondan a los cinco campos de conocimiento y los trabajos que resulten ganadores se les premiarán con mil Balboas (1,000.00) cada uno.
5. Se reconocerán un emolumento de doscientos Balboas (B/.200.00) a los autores de los artículos que se publiquen en la Revista Cultural Lotería.
6. El Consejo Editorial recibirá como colaboración trabajos en los siguientes campos:
 - a. **CIENCIAS SOCIALES:** Comprende: Antropología, Arqueología, Ciencias Políticas, Demografía, Folklore, Artesanías, Geografía, Historia, Filosofía, Lingüística, Educación, Psicología Social y Sociología.
 - b. **MEDICINA CIENCIAS NATURALES, EXACTAS Y TECNOLOGÍA** Comprende: Biología, Química, Física, Farmacología, Medicina, Ciencias Naturales, Tecnología Científica, Tecnología, Robótica, Astronomía y otros semejantes o relacionados.
 - c. **COMUNICACIÓN SOCIAL:** Comprende Periodismo, Publicidad, Relaciones Públicas y Radio Difusión, Entrevistas.
 - d. **ECONOMÍA Y FINANZAS:** Comprende: Banca, Seguros, Bolsa de Valores y todo lo relacionado con estas disciplinas.
 - e. **LETRAS:** Corresponde a los géneros literarios: Cuento, Poesía, Ensayo, Crítica Literaria, Crónica y Entrevistas.

Los artículos de los colaboradores pueden ser remitidos a las diferentes Direcciones Provinciales por los Enlaces Culturales. Cada artículo deberá ser registrado en el formulario de Registro y Control de Trabajos Literarios.

Los artículos de colaboradores, en el exterior, deben ser enviados al Departamento Cultural, Revista Cultural Lotería, Apartado Postal 086-07-376 Panamá, República de Panamá, o mediante la dirección de correo electrónico:

revista.loteria@lnb.gob.pa

Con relación a las colaboraciones de cuentos infantiles, se aceptarán trabajos con una extensión de mínimo de 3 y un máximo de 5 páginas, incluyendo las ilustraciones que el autor entregue, con las mismas especificaciones arriba indicadas y se reconocerá un emolumento de Cien Balboas (B/100.00). Las colaboraciones se recibirán en el Departamento Cultural ubicado en el piso 17 Edificio Sede o entregados en las diferentes Direcciones provinciales, cuyos Enlaces Culturales nos la remitirán.

Todos los trabajos que entreguen los colaboradores con el propósito de ser publicados en la Revista Cultural Lotería, serán registrados por nuestros funcionarios en el formulario de Registro y Control de Trabajos Literarios.

7. El Consejo Editorial se reserva el derecho a publicar los trabajos que luego de la evaluación cumplan los requisitos de calidad literaria.

