

C A P I T U L O

X



**LA
SITUACION DE
PANAMA A
PARTIR DE 1855**



Cómo y por qué nació el proyecto del Estado Federal de Panamá

Explica Justo Arosemena que el proyecto tuvo su nacimiento antes de 1852, y representa una necesidad de todos los tiempos, que no arguye más contra la Constitución de 1853, que contra la de 1843 o la de 1832, que se dictaron en Colombia.

Alega, como causa importante, que el Congreso carece de interés en consagrarse a leyes de carácter local, entendiéndose por éstas las referentes a comarcas alejadas de la capital, pues los diputados que deben considerar tales proyectos los miran con prevención o indiferencia. Carecen de conocimiento para legislar sobre un país que nunca han visitado los que toman asiento en las cámaras, y cometerán por ello errores inevitables. Una legislatura seccional obraría con mucha mayor competencia.

Por otra parte, los reglamentos de las cámaras conceden una sólo hora al día para discutir tales asuntos. Faltarán incluso los informes de los diputados pertenecientes a esas provincias. La enorme distancia que las separa de la capital les hace perder la mitad del año en viajes y sesiones, y los negocios personales sufren con el abandono perjuicios que la remuneración de los fondos públicos no compensa.

"La variedad y el rigor de los climas que un diputado del Istmo tiene que soportar en su peregrinación al santuario de las leyes, le amenazan de muerte; y así no debe extrañar que cinco miembros al Congreso enviados por aquellas provincias hayan perecido desde que se constituyó la Nueva Granada, ya en vía, ya en la capital, ora de enfermedades, ora de accidentes ocasionados por semejante viaje."

Indiferencia, falta de conocimientos, o escasa consagración, se traducen en negativas, demoras o desaciertos. Como un ejemplo, Arosemena cita la reforma financiera que solicitó en 1849 el presidente Mosquera para las provincias del Istmo, reforma que sus diputados habían pedido en vano durante quince años. ¹

Tenía sobrada razón don Justo Arosemena cuando concibió en favor de su patria de origen un sistema de gobierno propio que permitiese atender de modo directo y vigilante los asuntos del Estado, con independencia del gobierno

central. Sólo así podría entenderse la asociación con las provincias de la Nueva Granada, que aunque ocupaban una gran extensión territorial, recibían en forma más directa la atención del gobierno establecido en Bogotá.

Dos etapas en el período de unión a Colombia

El Estado Federal de Panamá, promovido por Justo Arosemena en 1855, parte en dos mitades el período de nuestra historia que se abre en 1821, con la separación de España, y termina en 1903 con la emancipación de Colombia. En la primera no hay orientación ni una guía que encamine los pasos de quienes, en función de políticos y gobernantes, se colocan al frente de los acontecimientos; en la segunda sí hay ya, delineada en sus trazos fundamentales, la pauta que debe seguirse. Justo Arosemena consigue, con su reconocida autoridad, que el Congreso colombiano legalice esa doctrina, apoyada en una sólida argumentación, extraída de hechos que hablan por sí mismos. Como buen pensador formado en el positivismo, el tratadista panameño hizo una exposición convincente, a la cual no hubo reticencias ni perjuicios que oponer para desvirtuarla.

Infortunadamente, ni en la primera mitad, jalonada por fuertes conmociones, ni en la segunda, que contaba con una doctrina sólidamente estructurada, hubo resultados estimables: los fracasos se amontonaron, sin que nadie pudiera evitarlo. Una cosa sí quedó clara en toda esa accidentada historia: la escasa población, el atraso cultural, el menguado desarrollo del medio, la pobreza reinante, la ausencia de hombres capaces de enfrentarse a los problemas, cada vez más acuciantes y complicados. Tales problemas consistían principalmente:

a. En las ambiciones de mando y las maniobras perturbadoras que se entrecruzaban constantemente, para desplazar a los que ejercían el poder, sin que se produjera ventaja alguna con el cambio.

b. En las perturbaciones originadas por los continuos conflictos con el poder central localizado en Bogotá, que con federalismo o sin federalismo, no dejó de actuar. La obediencia a consignas traídas por representantes del poder central, alteró de modo constante la marcha interna del Istmo.

c. La penuria del erario público, el estado de extrema pobreza, agravada por la inestabilidad política y la mala administración, hacían muy difícil la recaudación de fondos y su correcta inversión.

d. El estado de postración de todos los servicios públicos, agravado por el atraso en los pagos y la absoluta imposibilidad de atenderlos en bastantes casos.

e. La escasa o ninguna probidad en funcionarios claves de la administración pública.

f. Como consecuencia de todo ello, desconfianza y desprestigio, con algunas excepciones, que rodeaba a los encargados del poder.

g. Estado de atraso y descuido observados en todas partes: ausencia de acueductos, de condiciones sanitarias, desagües, alcantarillados y transporte urbano.

h. Honda división social: clase acomodada y aristocrática, asalariados y esclavos. Los de adentro y los de afuera. La sociedad y el arrabal.

Hay además, diferencias visibles y sustanciales en las dos etapas nombradas. En la segunda se interponen factores de suma importancia y gravedad, como son:

a. La irrupción de numerosos aventureros de distintas procedencias, que llegan al Istmo para trasladarse a California, con motivo del descubrimiento de cuantiosas minas de oro.

b. La construcción del ferrocarril de Panamá.

c. Estado de inseguridad pública.

d. Negociaciones para la construcción del canal interoceánico.

e. La tajada de sandía. Intervención de los Estados Unidos del Norte.

f. Rivalidad entre Inglaterra y Estados Unidos por el interés de ambas potencias en la posible construcción del canal.

g. La influencia francesa, derivada de la concesión obtenida para la construcción del canal.

h. El cosmopolitismo.

i. Proliferación de negocios, lícitos unos, ilícitos otros, de establecimientos de diversión de distintas categorías, con expendio de licores, embriaguez, prostitución y escándalo. Todo lo cual influye negativamente en las costumbres. Aunque mejoren con los inmigrantes y transeúntes las condiciones económicas, y circule el dinero, no se nota que haya una preocupación efectiva por el mejoramiento urbano. El vicio y la corrupción ponen, más bien, un sello deprimente en las actividades que promueven, pues parece que la ciudad no sirve sino de escala transitoria para la población flotante en procura de diversiones, licores y mujeres de mal vivir. No hay perspectivas alentadoras a corto plazo. El ferrocarril constituye un medio de transporte para los pasajeros que llegan al Istmo con destino a California. El canal se vislumbra, a lo lejos, como una halagadora promesa, que no se cumplirá sino a través de gastos cuantiosos, pérdidas considerables y sacrificio de vidas a causa de enfermedades y penurias.

El diagnóstico de Justo Arosemena

Hombre acostumbrado al análisis y a la ponderación en sus juicios, hay una notable diferencia entre su formación, rigurosa, científica y reflexiva, y la que caracteriza a la mayoría de sus compatriotas, los del Istmo y los nacidos en la Nueva Granada, pues también allá se impuso el rigor de su mentalidad analítica. No era Justo Arosemena un hombre tropical, en el sentido en que suelen serlo los muchos que entonces y ahora participan en el desarrollo de la vida pública, disponiéndose a extraer de ella beneficios personales sin detenerse con sentido patriótico a pensar en los problemas nacionales animados de ideales constructivos. Tuvo el eminente panameño un sentido estricto del deber y la responsabilidad, y su actuación pública se distinguió mucho más por sus renunciamentos, por su resistencia constante a ocupar posiciones que no eran compatibles con su

ética ciudadana, que por su apetencia a desempeñarlas, sabiendo que en su ejercicio no se ganan las más veces glorias sino desprestigio. Es notoria la austeridad de su vida, el despego al dinero, fuente de la codicia desenfrenada y también de la ausencia de escrúpulos. Su caso, por tales razones, es singularísimo. En tanto que otros viven para medrar, Justo Arosemena vivió para dar ejemplo constante de decoro individual y probidad ciudadana. Una pobreza digna, que lo acompañó hasta la muerte, fue la permanente lección de su existencia.

Dotado de un prominente sentido histórico, puso a contribución esa mirada retrospectiva para fundamentar su criterio, el sentido de que la nacionalidad no reside en las grandes agrupaciones territoriales, que dan origen a los imperios, sino en pequeños núcleos de población ligados por nexos de carácter étnico, lingüístico y cultural, dotados de costumbres similares que les comunican unidad de intereses y aspiraciones. "Siempre veremos que una gran ciudad y sus contornos eran lo que más comunmente formaba una nacionalidad."

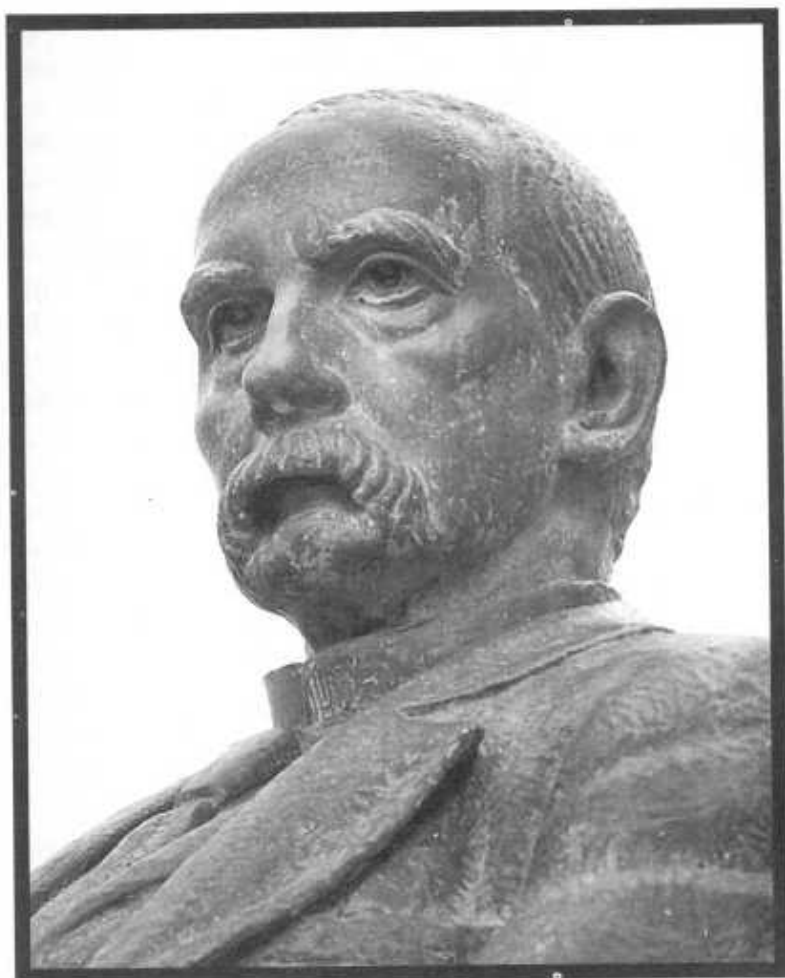
En cambio, la idea del imperio brota de la voluntad de un conquistador, es un producto de la violencia y "nunca de la voluntad deliberada de las partes componentes."

Circunscribiendo su punto de vista al caso de la América conquistada por España, se expresa del modo siguiente:

"Los españoles, al conquistar la América, trajeron consigo sus hábitos y preocupaciones de todo género, entre ellas su manera de gobernar. A medida que iban formando colonias, en vez de mantener en cada pequeño grupo de habitantes el gobierno local, que al principio les era indispensable, formaban luego de las pequeñas colonias independientes, grandes virreinos, cuya autoridad superior casi absorbía la de los primitivos establecimientos. Pero este sistema unitario y centralizador no era dictado por la conveniencia. Ella, al contrario, aconsejaba que en tan dilatadas regiones, cada pequeña colonia se gobernase libre y ampliamente, sin más lazos entre sí que los muy precisos para conservar la común nacionalidad, prenda de la seguridad exterior." ²

Abunda luego en argumentos para demostrar cómo las pequeñas nacionalidades están expuestas a la rapacidad de los gobiernos fuertes, asentados en vastas extensiones territoriales, pues la moral internacional no ha hecho suficientes progresos como para respetar los derechos de los débiles.

El sistema federal ofrece ciertas ventajas como la de robustecer en las provincias confederadas la protección exterior que necesitan para subsistir:



Justo Arosemena

"Busquemos, pues, en buena hora, por medio de asociaciones de pueblos, los medios de acercarnos en lo posible al grado de fuerza que admiramos y tememos en las grandes naciones, pero dejando a los asociados su gobierno propio, en toda la extensión compatible con el poder general indispensable para la seguridad común." ³

El pensamiento de Justo Arosemena tiene una marcha dialéctica que conduce inevitablemente al planteamiento del caso de Panamá, cuyas características la asimilan a ese tipo de nacionalidades en pequeño, que encierran todos los elementos que deben tenerse en cuenta para considerarlas como entidades de tal manera circunscritas y delimitadas, que no cabe pensarlas como integrantes de una comunidad de contornos bien definidos y excluyentes. En otras palabras, el Istmo de Panamá, rectamente considerado y definido, por razones de su posición geográfica, de su historia y hasta de su descubrimiento, que lo convierten en nexo obligado de mares y continentes, no se presta a formar parte de una integración política a la cual pueda adjudicarse como miembro constitutivo, al igual que otras provincias o regiones. El Istmo de Panamá es una garganta de personalidad indiscutible: es istmo o gozne, pero nada más; su misión histórica y geográfica está rigurosamente definida; no es parte sino unidad en sí, es nexo y nada más; la bisagra entre dos grandes porciones del continente, y no es otra su misión. Por no habérsela mirado como tal, por no haber entendido los panameños cuál era su destino, a pesar del vaticinio de Bolívar, hemos experimentado tropiezos sin cuento, y se nos ha juzgado como traidores, sin serlo, y otras como víctimas de una agria fatalidad de la cual no somos responsables sino víctimas.

Justo Arosemena hace una larga disquisición para demostrar las frustraciones que ha sufrido, a lo largo de su historia colonial y en la posterior a la colonia, el Istmo de Panamá, y en las cuales, sin incurrir en digresiones innecesarias, no es posible detenernos. A la vuelta de una larga argumentación, nuestro tratadista llega a la siguiente conclusión, que debe meditararse por su profético contenido:

"Ya he tenido ocasión de decirlo. Abrase el mapa de América, póngase en manos de un extranjero poco versado en la geografía americana, márquese el Istmo de Panamá, y pregúntesele a qué nación pertenece, o si más bien no cree que constituye un Estado independiente. Es muy probable que al observar su singular posición, piense que no hace parte de los estados vecinos, pero a lo menos es seguro que no verá razón para conjeturar que corresponde a la Nueva Granada,

si no son los colores que el artífice, más versado en el asunto, puso en el mapa con el diseño de separar sobre el papel las diferentes nacionalidades."⁴

Justo Arosemena ha demostrado que la situación marcaba desde un principio un rumbo distinto al que siguió, integrándose en la Gran Colombia. No hubo en su gesto ninguna compulsión, y así lo reconoció Bolívar, al contestar la nota en que el general José de Fábrega le comunicaba aquella decisión:

"No me es posible expresar el sentimiento de gozo y de admiración que he experimentado al saber que Panamá, el centro del universo, es regenerado por sí mismo y libre por su propia virtud."

Tal actitud, eso sí, estuvo presente en cuantos actos, con posterioridad, adoptó el Istmo, al comprobar, en varias ocasiones, que no había obrado con acierto al pactar la unión. Todos los panameños coincidían en ese pensamiento: si hubo espontaneidad en pactarla, tampoco se les podía reprochar el deshacerla, si ella no respondía a los intereses que les determinaron a buscarla en un principio.

El propio Justo Arosemena, por su parte, es de la misma opinión:

"Quede pues para nosotros solos la gloria de nuestra emancipación; quede la de habernos unido a Colombia, cuyo esplendor nos deslumbró y cuyo derecho sobre el Istmo era ninguno. Al declarar que nos incorporábamos a aquella República, no fue por sentimiento de deber sino por reflexión, por cálculo y previo un detenido debate, que conocen muy bien los contemporáneos de nuestra independencia."

Al defender, por tanto, el derecho a reclamar la autonomía, al sostener que todo concurre histórica y geográficamente, a ratificarla; al demostrar que el disponer libremente de nuestro destino responde a una condición de nuestra propia existencia, no se contraviene ningún principio, ni se comete ningún desacato.

La lucha entre el centralismo impuesto por el gobierno colombiano y el federalismo defendido desde un comienzo por Panamá, como una medida de protección para sus intereses, está determinada por la necesidad de resguardarlos contra imposiciones perjudiciales e inaceptables.

"Cuando el funesto centralismo disolvió a Colombia, el Istmo, cuyo derecho a constituirse separadamente era tan positivo como el de Venezuela y de Ecuador, y a quien el sistema a que había estado sujeto perjudicaba inmensamente, se contentó con declarar su voluntad de formar un Estado Federal de la gran República, a la par con Nueva Granada y con los otros dos arriba mencio-

nados: entonces era muy común la persuasión de que Colombia se reorganizaría bajo la forma federal." ⁵

El ferrocarril de Panamá

No estuvo nunca en nuestra mano el decidir sobre cosas importantes que nos concernían, ni siquiera cuando se trató, una vez pactada libremente la unión a la Nueva Granada, de romperla por no convenir a los intereses panameños, pues cada vez que ello ocurría se argumentaba en contra que formábamos parte integrante o indisoluble de la nación colombiana. Ella se encargó de discutir y acordar con poderes extraños sobre todo cuando concernía a nuestros vitales intereses y a nuestro territorio, sin consultarnos, lo mismo si se trataba del ferrocarril que atravesaría el Istmo, que de las negociaciones para el canal interoceánico, o de la controversia suscitada por el interés mareado así de Inglaterra como de Estados Unidos en obtener un convenio preferencial, mediante el cual se comprometían a garantizar los derechos de Colombia sobre Panamá, a cambio de concesiones comerciales en las que para nada se consultaban los intereses de los panameños, dueños del territorio. Ese grave error de la política de aquella nación, que se consideraba dueña absoluta de Panamá, hubo de causar serios resentimientos en los hijos del Istmo, que explican el proceso que desembocó en la emancipación definitiva de esa tutela, cuando ya era imposible soportarla.

La construcción del ferrocarril se pactó a espaldas nuestras. En realidad nos encontrábamos totalmente incapacitados para hacer valer el punto de vista panameño. La vida en Panamá se hacía cada vez más pobre y triste. "El que quiera conocer a Panamá que corra porque se acaba", escribía a su paso por la ciudad don Rufino Cuervo. De la vieja ciudad colonial apenas quedaban cuatro o cinco mil habitantes. En 1848, "época de penosa miseria, nos cuenta don Pablo Arosemena, un caballo se vendió por ochenta centavos plata." ⁶

¿Qué había sucedido, para llegar a una situación de tan extremada miseria y decadencia? El país, que nunca ha podido escapar a su designio geográfico de servir de comunicación entre el Atlántico y el Pacífico, sufría entonces las consecuencias del abandono de esa ruta a causa de la piratería desatada en el Caribe, que hacía demasiado peligrosa su utilización; de tal modo

que el viejo camino del Chagres, que comunicaba a Panamá y Portobelo, estaba abandonado y casi obstruido por la selva.

El tráfico comercial encontró otra ruta mucho más larga pero más segura entre los dos océanos a través del Estrecho de Magallanes. Con los más sombríos colores pinta Lemaitre la abandonada travesía por el viejo Camino de Cruces; su relato responde, sin embargo, a la dolorosa tragedia que significaba para los viajeros aquel terrible enfrentamiento con las fuerzas desatadas de la naturaleza tropical, que oponía un no rotundo al intento de dominar su fiereza:

"El trayecto total había que recorrerlo en forma combinada navegando primero desde el miserable pueblo de Chagres, en la desembocadura del río del mismo nombre sobre la Bahía de Limón, hasta la aldea de Cruces, unas 47 millas aguas arriba; y de allí hasta Panamá, a lomo de mula. Sobra decir que la navegación del Chagres era primitiva y pesadísima, pues se hacía a pleno sol, en canoas descubiertas que bogas negros impulsaban, a contracorriente, con sus pértigas; y los únicos lugares de descanso durante las noches, eran chozas de bahareque donde al cansado viandante no le esperaba sino una pobre alimentación a base de plátanos, y la afilada trompa de los mosquitos panameños, famosos en todo el continente. Al cabo de tres días y llegados a Cruces, donde una turba de arrieros vociferantes los acogía para disputarse sus equipajes, los pasajeros tenían por delante todavía otras siete millas más por camino de herradura. Trayecto corto, sin duda, pero infernal, según testimonio de muchos viajeros, no sólo por lo accidentado del camino a través de la montaña, que a veces daba paso apenas a una sola bestia, subiendo cerros y atravesando pantanos, sino por los robos y atracos frecuentes, y, además, porque ya en esos momentos muchos de los infelices pasajeros empezaban a sentir los efectos del paludismo, de la fiebre amarilla contraída mientras navegaban por el Chagres. En otras palabras, aquello era algo parecido al viaje por el río Magdalena en la época colonial..."⁷

La lectura de este pasaje es deprimente, pero sirve de lección al lector moderno para que comprenda hasta qué punto se encuentra en deuda con el sajón que logró, gracias a su tenacidad y espíritu de empresa, vencer aquellos tremendos obstáculos que opuso a su avance la naturaleza virgen e implacable, a la cual venció al fin, no obstante las crueles penalidades que el paludismo y la fiebre amarilla interpusieron en su marcha. Una ardua labor de saneamiento, el descubrimiento del antídoto contra la fiebre amarilla y contra el paludismo, la con-

versión de lugares inhóspitos en tierras habitables y hospitalarias, son prodigios que no deben regateársele. Hoy el Canal y el ferrocarril, después de conocer los padecimientos horribles, los sacrificios de vidas humanas y los cuantiosos recursos económicos y técnicos que permitieron construirlos, constituyen una honrosa respuesta y una admirable lección de cuanto puede lograr la capacidad creadora del genio humano.

Pero volvamos a la coyuntura precisa en que se abre paso el proyecto de construir el ferrocarril, que no fue posible sino después de una porfiada lucha diplomática:

"La idea de construir un ferrocarril que eliminara tantos sufrimientos, reemplazándolos por rápido y divertido viaje a través de una comarca exótica y pintoresca, era apenas lógica y venía de años atrás; pero no se tornó viable sino cuando ya cerrado el triángulo diplomático que garantizaba la soberanía granadina sobre el Istmo, y hacía de los Estados Unidos los protectores y guardianes del orden en aquella región, en virtud de los Tratados Mallarino-Bidlack y Clayton-Bulwer de que hemos hablado en los capítulos anteriores." ⁸

Sobre esos tratados será preciso decir algo después. Concretándonos ahora a la cuestión del ferrocarril, cabe decir que correspondió al general Mosquera, como presidente de Colombia, hacer efectiva la concesión para construirlo a un triunvirato de norteamericanos formado por William N. Aspinwall, Henry Chauncey y John I. Stephens. Con el último se acordó el contrato en 1848. Más hubo de esperarse hasta 1850 para perfeccionarlo legalmente el 15 de abril del citado año, con el nombre de Panama Rail-Road Company para la empresa constructora. Después de un cuidadoso reconocimiento de la región, se determinó que el paso de menos altura en la serranía ístmica era de 275 pies sobre el nivel del mar.

Por otra parte el clima, si no afectaba la salud de los nativos, era en cambio nocivo para los extranjeros. Las maderas para fijar los rieles conseguidas en el país, difícilmente resistían los rigores de la humedad. Se descubrió, sin embargo, que en Cartagena se producía una madera muy resistente, el guayacán, y que obreros de esa provincia estaban dispuestos a ofrecer sus servicios. Una vez olvidados estos problemas, Aspinwall procedió a contratar la obra con los ingenieros George M. Totten y John Trautwine. Se presentó, además, el problema

del terminal del ferrocarril en el Atlántico, pues un especulador judío quería vender un terreno cercano a Portobelo, que debía ser utilizado, por una suma excesiva. Por lo cual se escogió la pantanosa isla de Manzanillo, al este de la Bahía de Limón, para ese fin. En agosto de 1850, con cuarenta peones cartageneros, se dio comienzo a los trabajos. Un buque abandonado sirvió de refugio nocturno para protegerse contra los mosquitos y se construyó en Gatún un hospital. En abril de 1851 había ya un muelle en la isla de Manzanillo, y en octubre del mismo año el primer tren recorrió las siete millas construidas entre Limón y Gatún. Pero la compañía había gastado casi todo el capital hasta entonces reunido y se vio en grandes aprietos, con la circunstancia adversa de que nadie quería invertir en obra tan arriesgada. 9

Surgió inesperadamente una alentadora esperanza, con el descubrimiento de las minas de oro de California, que se divulgó inmediatamente por el mundo, y despertó la codicia de una gran cantidad de aventureros de todas partes, que deseaban trasladarse a esa región con el afán de enriquecerse. Con tal motivo llegaron a la desembocadura del Río Chagres dos barcos que transportaban cerca de mil inmigrantes, que fueron obligados por una furiosa tempestad a buscar refugio en la Bahía de Limón. Al recibirse la noticia en Nueva York, subieron seguidamente en la Bolsa las acciones de la Compañía del Ferrocarril.

Una inyección de capital permitió la continuación de los trabajos, aunque en medio de dificultades, pues no había por entonces mucha experiencia en la construcción de ferrocarriles. Hubo quiebras por mala administración, crecientes arrasadoras del Chagres, enfermedades constantes por el rigor del clima, los mosquitos y otros inconvenientes.

A pesar de tantos tropiezos, los trabajos avanzaron, y se logró llegar a Gorgona, lo que llenó de alborozo a la compañía. Los derrumbes constituyeron un serio contratiempo; pero al fin, el 27 de enero de 1855, se colocó el último riel, y al día siguiente un primer tren hizo el recorrido del Atlántico al Pacífico.

El ferrocarril no benefició directamente a Panamá, que continuó, como antes, pobre y con el sólo consuelo de saber que por su territorio cruzaba una vía férrea que facilitaba el cruce de los viajeros de un mar a otro. La compañía sí percibió ganancias considerables y se convirtió en poderoso instrumento económico y político que ejerció en el país un decisivo influjo, colocándose al servicio de los fuertes intereses de los empresarios forasteros, y del gobierno estadounidense.

Batalla diplomática entre Colombia, Estados Unidos y Gran Bretaña

Según antes se ha declarado, el ferrocarril no se hizo posible sino después de laboriosas negociaciones en las que Colombia esperaba obtener una garantía sustancial: que Inglaterra o bien los Estados Unidos de Norte, que ya despuntaba como gran potencia, o ambas naciones conjuntamente, la respaldasen en caso de surgir un conflicto promovido por la excepcional importancia del Istmo de Panamá, cuya posesión exclusiva ella deseaba mantener, poniéndole a salvo de cualquiera contingencia. La construcción del Canal interoceánico en un futuro próximo era cuestión decidida, y Colombia no quería, de ninguna manera, perder sus derechos de soberanía sobre tan codiciado territorio.

El general Tomas Cipriano de Mosquera, tan pronto llegó a la Presidencia en 1846, se empeñó en concertar con los Estados Unidos un tratado en el cual, a cambio de ciertas concesiones, y bajo la apariencia de un pacto comercial, se obtuviese una alianza militar para la protección del Istmo, garantizando la soberanía colombiana sobre ese territorio. De tal manera se podría emprender la construcción del ferrocarril transfstmico y, desde luego, la del Canal de Panamá. En la intención de Mosquera estaba, además, la concertación de un tratado similar con las grandes potencias europeas, de modo que resultasen contrapesadas las ambiciones imperialistas.¹⁰

Los Estados Unidos, por su parte, usaron el recurso de cerrar sus barreras aduaneras si Colombia no accedía a concederles las prerrogativas que estaban buscando. Tales presiones coincidieron con "el recrudescimiento de la agresividad inglesa en todo el Istmo centroamericano."

"Hubo un momento —dice Lemaitre— ya en las proximidades del ascenso al poder del general Mosquera, en que entre los Estados Unidos y la Nueva Granada se estableció como una corriente de atracción recíproca y de mutua inteligencia que facilitaba cualquier acuerdo entre los dos, porque ambos se necesitaban; y no hay como el miedo o el odio para unir. La Nueva Granada temblaba de que Inglaterra le arrebatara el Istmo; y los Estados Unidos veían con pavor la presencia agresiva de aquella gran potencia naval en una zona que para ellos comenzaba a ser de vital importancia, porque el Tío Sam estaba a punto de concluir gracias a su inicua guerra contra México, el proceso de anexión de toda California."

En pocas semanas el Tratado Mallarino-Bidlack estuvo listo y aprobado por el Congreso granadino; y hasta surgió la idea de proponer la incorporación de la Nueva Granada como parte integrante de los Estados Unidos.

Mediante el expresado documento se estipulaba que los ciudadanos, buques y mercancías de los Estados Unidos, disfrutarán en los puertos de Nueva Granada, incluso los de la parte del territorio granadino generalmente denominado Istmo de Panamá... de todas las franquicias, privilegios e inmunidades, en lo relativo a comercio y navegación de que ahora gocen y en lo sucesivo gozarán los ciudadanos granadinos, sus buques y mercancías...

Se pactaba además, que los Estados Unidos garantizan positiva y eficazmente a la Nueva Granada por la presente estipulación, la perfecta neutralidad del ya mencionado Istmo, con la mira de que en ningún tiempo sea interrumpido ni embarazado el libre tránsito de uno a otro mar; y por consiguiente, garantizar de la misma manera los derechos de soberanía y propiedad que la Nueva Granada tiene y posee sobre dicho territorio.

Al enterarse Gran Bretaña de las estipulaciones de ese tratado, "tomó una acción intrépida y decidida: la toma, manu militari, de San Juan del Norte", al que pusieron el nombre de Greytown.

Protestaron Nueva Granada y Nicaragua, y no recibieron de la cancillería británica sino respuestas evasivas, mientras se mantenía firmemente la bandera inglesa ondeando sobre territorio centroamericano. Sus barcos penetraron en aguas del río San Juan y conminaron a los nicaragüenses a no estorbar la ocupación, "con el entendimiento de que tal acto sería considerado por la Gran Bretaña como abierta declaración de hostilidades." "

La actitud inglesa produjo, como es natural, gran preocupación en los Estados Unidos; pero el presidente Polk optó por la prudencia porque el país había quedado muy debilitado por la guerra con México.

El problema se agravó, no obstante, con nuevas complicaciones, que estuvieron a punto de provocar una guerra entre Inglaterra y los Estados Unidos. Estos convinieron, finalmente, en confiar a una mesa de negociaciones el arreglo de la disputa. Como resultado de las cuales se firmó en 1850, en Washington, el Tratado Clayton-Bulwer, en cuyo artículo primero se dejó establecido:

"Los gobiernos de Estados Unidos y la Gran Bretaña declaran por el presente que ni el otro obtendrá, ni sostendrá jamás para sí mismo ningún predominio exclusivo sobre dicho Canal (el de Panamá) y convienen en que ni

el uno ni el otro construirá, ni mantendrá jamás fortificaciones que lo dominen o que estén en sus inmediaciones, ni tampoco ocupará, ni fortificará, ni colonizará a Nicaragua, Costa Rica o la Costa de Mosquitos, ni ejercerá ni asumirá ningún dominio sobre esos países, ni sobre ninguna otra parte de la América Central."

Conflicto entre el Estado Federal de Panamá y el gobierno central: el llamado Convenio de Colón

Con el título *Teoría de la nacionalidad*, bajo el patrocinio de la revista *Tareas*, se publicó en 1968 un libro preparado por el profesor universitario Ricaurte Soler, con un prólogo de Rodrigo Miró, que reúne:

A. Un estudio de Justo Arosemena sobre el llamado Convenio de Colón, que suscribieron en esa ciudad don Manuel Murillo Toro, como representante de la Nueva Granada, y el gobernador Santiago de la Guardia, por parte de Panamá, el 6 de septiembre de 1861. El estudio fue publicado en Cartagena, imprenta de Federico Núñez, 1863, y su encabezamiento completo es el siguiente: "El Convenio de Colón. O sea los intereses políticos del Estado de Panamá como miembro de la Unión Granadina".

B. La réplica airada, salida de la pluma de Gil Colunje, liberal, quien actuó como secretario de Santiago de la Guardia, perteneciente al partido conservador, bienio de 1860 a 1862, aunque Colunje renunció meses después. Utilizó Colunje, para su largo escrito, las columnas españolas del periódico *Star and Herald*, publicado en Panamá.

C. *El explenipotenciario de Panamá, respuesta a una acusación*. El libro lleva, como introducción, el capítulo V que publicó el señor Soler en 1964 con el título *Formas ideológicas de la nación panameña*. Título del capítulo: *Conciencia liberal y conciencia nacional*.

Dicen Arce y Sosa, en su *Compendio de historia de Panamá*, a propósito de la firma del citado convenio:

"Consecuente el señor Guardia con el propósito de mantener al Istmo alejado de la contienda general en que se debatían los otros Estados de la

Confederación, se negó a entrar en el pacto que contra el gobierno legítimo le propusieron los mandatarios del Cauca y de Bolívar, donde imperaba la revolución (la encabezada por el general Mosquera en 1860).

Sin embargo, los sucesos de la guerra en progreso lo obligaron a celebrar más tarde el Convenio de Colón (septiembre 6 de 1861), que suscribió con el doctor Manuel Murillo Toro el señor Bernardo Arce Mata, quien había reemplazado al señor Fábrega en la Secretaría de Estado. Por ese convenio se confederaba el Estado de Panamá con los otros de la República para constituir así la entidad denominada Estados Unidos de Colombia, proclamada por la revolución, la que en cambio reconocía al Istmo su soberanía política y el carácter neutral respecto de las partes beligerantes." ¹²

Es de notar que la Asamblea Legislativa del Estado de Panamá, mediante la Ley 15 de octubre de 1861, aprobó en todas sus partes el convenio celebrado en Colón el 6 de septiembre. En cambio, no se produjo la ratificación por parte de Colombia, pues el general Tomás Cipriano de Mosquera, que estaba a la cabeza de la revolución triunfante, no se mostró conforme con tal providencia, que introducía un notable entorpecimiento en sus planes, pues Panamá no se mostraba partidaria de seguir atada a los demás Estados en caso de promover guerras intestinas para dar al traste con el orden existente.

En otras palabras, adoptábamos esa cuerda posición cuando el movimiento subversivo procedía de otras provincias de la Confederación Granadina; pero no éramos capaces de adoptar tan saludable política para rechazar las revueltas internas que hicieron zozobrar en variadas ocasiones la paz pública en el Istmo. Inconsecuencia palmaria que hace dudar, a la verdad, de que existiera una madurez cívica que nos pusiese a salvo de tan graves trastornos.

Análisis de la posición adoptada por Colunje

Las premisas que sienta en su alegato son, en sustancia, las que corresponden a otros tantos artículos del Convenio de Colón, en virtud del cual el Estado de Panamá ponía ciertas condiciones para su adhesión a los Estados Unidos de Colombia, nueva entidad proclamada por Tomás Cipriano de Mosquera, que había encabezado en 1860 una revolución contra el anterior estado de cosas. Tales condiciones eran del siguiente tenor:

1. El gobierno de los Estados Unidos de Colombia no podrá ocupar militarmente ningún punto del territorio del Estado sin consentimiento expreso del gobernador de éste, siempre que el Estado mismo mantenga la fuerza necesaria para la seguridad del tránsito de uno a otro mar.

2. El territorio de Panamá, sus habitantes y gobierno serán reconocidos como perfectamente neutrales en las guerras civiles o de rebelión que surjan en el resto de los Estados Unidos (de Colombia), en los mismos términos en que el artículo 35 del tratado con los Estados Unidos del Norte los reconoce, y el derecho internacional define y estatuye la neutralidad para los pueblos vecinos.

3. Se ha convenido además en que la neutralidad de que trata el artículo anterior será practicada religiosamente desde ahora; de manera que el Estado no tomará parte alguna en favor ni en contra del gobierno de la Unión, mientras sea combatido por los partidarios de la extinguida confederación y del gobierno que la representaba. Tampoco será obligado el Estado de Panamá a contribuir por medio de empréstitos forzosos o contribuciones extraordinarias, para gastos hechos o por hacer en la lucha actualmente empeñada en los otros estados.

No podía ser materia de controversia, en la discusión promovida por Gil Colunje, el contenido de los artículos copiados anteriormente, porque Justo Arosemena era el plenipotenciario nombrado por Panamá para gestionar ante el gobierno central la aprobación del convenio.

Que Panamá obraba como Estado independiente, al poner condiciones para adherirse al Pacto constitutivo de la Unión, quedaba claro en el artículo 37 del mismo, que estipulaba:

"Se consideran como parte integrante de los Estados Unidos de Colombia los estados de Panamá y Antioquia, siempre que acepten el presente pacto por medio de sus gobiernos o de plenipotenciarios nombrados por ellos al efecto; o por convenios o estipulaciones especiales que ajusten y firmen con el gobierno de la Unión, para lo cual se acreditarán por éste, ministros plenipotenciarios que les ofrezcan la paz y la Unión Colombiana." ¹³

Nada había que pudiese turbar las relaciones entre el poder central y Estado de Panamá, a no ser las gestiones que estaban en marcha para la ratificación, por parte de Colombia, del convenio firmado en Colón, ya que la

Asamblea Departamental de Panamá le había impartido su aprobación desde el 15 de octubre de 1861.

Aun cuando Panamá tenía perfecto derecho para ejercer facultades de Estado Soberano, puesto que estaba rota la anterior Confederación Granadina, en virtud del pronunciamiento del general Mosquera, que le echó por tierra, proclamando, en sustitución, la Unión Colombiana, había la sospecha de que el Pacto de Colón no prosperaría en la administración Mosquera, por ser contrario a sus intereses.

En concordancia con esta sospecha, se produjo el 7 de junio de 1862 un hecho que promovió inmediata alarma. Así lo dice Justo Arosemena en su escrito sobre el Convenio de Colón:

"Procedente del Estado de Bolívar se presentó en Colón una fuerza militar de cosa de doscientos hombres mandados por el coronel Peregrino de Santa Coloma, sin que hubiese sido solicitada por el gobierno del Estado de Panamá, ni se hubiese pedido el consentimiento del gobernador, ni aun constase o se supusiese que el gobierno del Estado carecía de la fuerza necesaria para garantizar la seguridad del tránsito entre los dos océanos. Al anunciar su arribo al Puerto de Colón, el coronel jefe de la fuerza expedicionaria dijo al gobernador, en nota del mismo día 7, que ofrecía sus respetos y estricta sumisión al gobierno del Estado; pero al rehusarle éste que pasase a la ciudad de Panamá, dirigió una circular a los cónsules extranjeros en que se leen estos dos fragmentos: 'El gobierno de Colombia, que hoy represento en la misión que me ha encomendado, comprende perfectamente que su principal crédito consiste en las efectivas garantías que hasta hoy ha dado y continuará dando, a las personas e intereses de todos los ciudadanos, ya nacionales, ya extranjeros, garantías que yo sabré asegurar por respeto a las instrucciones que debo cumplir, y por honor del mismo puesto que desempeño. El objeto de esta nota es protestar a usted de la manera más solemne, ya sea que permanezca en esta ciudad, o ya que por obedecer las órdenes del gobierno de mi patria, me viere forzado a emprender la marcha de las tropas hacia la capital.'" ¹⁴

Objeta Colunje que esa relación de Arosemena era incompleta, que omite detalles sobremancera importantes. Cuando el coronel Santa Coloma llegó a Colón, quiso dirigirse inmediatamente a Panamá con la fuerza bajo su mando; que el superintendente del ferrocarril se negó a facilitarle los trenes sin que mediara una orden del gobernador del Estado, quien le hizo saber que no la daría sino

después de saber cuál era el objeto preciso del viaje de los mismos, y le invitó a venir a la capital para tener con él una conferencia.

El secretario de Estado, Pablo Arosemena, había ido a Colón el 5 de junio, acompañado de Gil Colunje, comisionados por el gobernador para averiguar, una vez llegado el coronel Santa Coloma, cuál era el motivo de su venida; pero los dos regresaron a la capital en la mañana del 7, por no haberse avistado la embarcación en que viajaba el militar mencionado. Pocos saben que ellos escribieron al gobernador, en vista de cuanto sucedía, que concediese el pase a las tropas sólo en el caso de no descubrirse nada contrario a la dignidad del Estado, pues había el temor que no viniesen con carácter amistoso.

El gobernador se mostró conforme con el parecer de los señores Arosemena y Colunje y al llegar Santa Coloma a Colón se le dio cuenta de esa disposición de ánimo. El militar no se dignó aceptar la invitación del gobernador para la conferencia que le proponía, y se limitó a enviar "los pliegos del Supremo Gobierno que acreditaban la verdadera misión que traía."

"Esos pliegos se reducían —prosigue Colunje— a un oficio del secretario general del Poder Ejecutivo, en que en términos bastante secos, sin la menor alusión al Convenio de Colón, ni cosa parecida, y sin dar explicación del hecho de venir la expedición no habiendo sido solicitada siquiera, se declaraba que uno de los objetivos de la fuerza expedicionaria era 'prestar apoyo y mano fuerte para que se cumpliesen en todo el territorio del Estado los decretos y disposiciones del Gobierno de la Unión.'" ¹⁵

Enterado el gobernador panameño del sentido de las palabras transcritas, se dio cuenta de que se trataba de un plan encubierto, y que las palabras de acatamiento al gobierno del Estado eran sólo una fórmula sin valor; de suerte que al arribar a tierra istmeña, sin solicitud previa, y en forma sorpresiva, escondían intenciones nada amistosas. En vista de lo cual notificó al coronel Santa Coloma que no daba su consentimiento para que permaneciera en Panamá. He aquí algunos párrafos del oficio que el secretario de Estado del gobernador mandó a Santa Coloma:

"Y como por desgracia es cierto que la venida a este Estado de las fuerzas que usted manda, ha dado lugar a diversas conjeturas sobre el objeto de la expedición, quiere aquel magistrado que yo exponga a usted los motivos que se han tenido para haberlas formado. Uno de ellos, y el principal de todos, es la falta

de aviso previo respecto al envío de las fuerzas. El ciudadano gobernador no podía explicarse cómo era que se enviaban fuerzas a un Estado amigo sin dar de ello ninguna clase de aviso anticipado a las respectivas autoridades, y sin que pudiese alegarse que la urgencia de la medida, tomada a virtud de circunstancias del momento, no había permitido dar aquel paso; pues a la salida de Cartagena del vapor Saladín, que precedió a la de la expedición, ya se había recibido en aquella ciudad la orden superior relativa a tal medida, y se estaban haciendo los preparativos para el embarque de las tropas, que muy luego tuvo lugar." ¹⁶

Santa Coloma no dio respuesta alguna al oficio del secretario de Estado panameño. Decidió, de todos modos, el traslado de sus tropas a Panamá, desafiando al gobierno. Alguien le convenció, sin embargo, de la conveniencia de viajar a la capital para conferenciar con el gobernador. El resultado no fue satisfactorio, pues procedió con evasivas que ocultaban su decisión de enfrentarse a las autoridades panameñas, desafiándolas y humillándolas. Declaró que debía cumplir a todo trance la orden recibida de ocupar militarmente la ciudad de Panamá. El gobernador, por su parte, dejó claro que como jefe del Estado estaba obligado a defenderlo ante la amenaza, y se produjo, en consecuencia, la ruptura entre el gobierno legítimo y el militar invasor.

Las autoridades panameñas eran, sin embargo, la parte débil en aquel violento forcejeo, y cedieron al fin, al otorgar a las tropas de Santa Coloma el permiso para trasladarse a la ciudad de Panamá.

El gobernador de Panamá se trasladó a Santiago de Veraguas, previniendo su posible derrocamiento. Santa Coloma le hizo saber que estaba dispuesto a cumplir fielmente las instrucciones recibidas de Bogotá.

A pesar de todo esto —y de aquí la perplejidad de Gil Colunje— Justo Arosemena asentó en su trabajo sobre el convenio, lo siguiente:

"Sinceramente hablando, nosotros no creemos que el coronel Santa Coloma ni su fuerza hubiesen venido al Estado de Panamá con el preciso objeto de hacer cumplir determinados decretos o resoluciones del gobierno general, que pudiesen hallarse en oposición con las prerrogativas del Estado, o que por cualquier otro motivo repugnasen a su pueblo y gobierno. Ni se concibe cómo fuese dable encomendar semejante obra a una fuerza ni a un jefe militar, sin que los funcionarios o empleados civiles a quienes correspondiese en el Estado servir de agentes del gobierno de la Unión acatasen los dichos decretos o resoluciones, ordenasen su cumplimiento, y se hallasen dispuestos a emplear como auxiliar o

apoyo en la ejecución de tales medidas esa misma fuerza, que de otro modo no podría obrar aun cuando lo quisiera..."

Pero la realidad obró en completo desacuerdo con las predicciones de Justo Arosemena, y tuvo completa razón el gobernador Santiago de la Guardia en rechazar la expedición encabezada por Santa Coloma: "pues de un modo o de otro, el resultado que venía buscando el gobierno general era siempre el mismo: el sometimiento del Estado de Panamá a la Unión Colombiana, sin condiciones especiales de ningún género." ¹⁷

El gobernador de la Guardia optó por lo único que cabía en el cumplimiento de sus deberes como mandatario: no convertirse en dócil instrumento de la fuerza expedicionaria enviada por Mosquera y mantener su dignidad como hombre y como magistrado. Lo que dio lugar, a que la fuerza militar se pronunciasse en los siguientes términos: Hemos resuelto y convenido:

1. En desconocer, como desconocemos, al actual gobierno del Estado, las elecciones hechas para los funcionarios cuyo período comenzaría en septiembre y octubre próximos, y crear el que lo sustituye.

2. Reconocer, como reconocemos, sin restricción alguna, el supremo gobierno de Colombia.

3. En declarar, como declaramos vigentes todas las leyes y decretos del gobierno de los Estados Unidos de Colombia, y las del Estado que no se opongan al objeto determinado en esta acta." ¹⁸

Dualidad de Justo Arosemena, censurada por Gil Colunje

La parte del escrito de Arosemena que mayor escozor y encono produjo en Gil Colunje es aquella en que, advertida la presencia agresiva de Santa Coloma en Panamá, que echaba por tierra el gobierno de Santiago de la Guardia, escarneciéndolo y humillándolo, en lugar de provocar un agrio comentario contra el usurpador colombiano, le inclina sorprendentemente a justificarlo con sofismas de orden jurídico, alegando la teoría de la doble potestad, según la cual, en presencia

de dos poderes que se contraponen, debe el colocado en posición desventajosa, aunque le acompañen el derecho, la dignidad y la razón, adoptar el partido de la inercia culpable, sometiéndose cobardemente, en lugar de protestar y erguirse, como lo hizo Santiago de la Guardia, aunque con ello peligrase su vida. He aquí las palabras estampadas por Justo Arosemena:

"Por lo demás, no es necesario resistir abiertamente por las armas los mandatos del gobierno general que se hallen en oposición con las leyes del Estado. En el mayor número de los casos, la inercia puede obrar prodigios, y aquí vemos una prueba de la constante armonía que reina entre todas las leyes políticas del orden natural... Todo hombre sensato vería con igual pena la sumisión de los funcionarios del Estado a órdenes o mandatos del Gobierno general contrarios a sus prerrogativas, que la resistencia armada, la lucha y la sangre, por consecuencia de esos mandatos desautorizados."

"Cuando aplaudimos esta determinación, nos hallamos muy lejos de significar que hubiese en aquella ocasión motivo suficiente para temer el desacato que los empleados temieron entonces. Presentamos el hecho en general y en abstracto, como digno de llamar la atención y de imitarse en iguales emergencias. Desgraciadamente el gobernador no se limitó a aquella protesta, que por sí sola habría salvado su responsabilidad y precavido en el futuro iguales invasiones del gobierno general. Prevenido ya contra las fuerzas nacionales y sus jefes, dio fácil crédito a rumores, seguramente infundados, de que se meditaba su destitución. Abandona repentinamente la ciudad de Panamá; muda de ella la capital a Santiago; levanta tropas para defenderse de imaginarios ataques; y con todos estos hechos infunde en muchos ciudadanos contra él la misma desconfianza que ellos abrigaban. Depónesele por juntas revolucionarias, salen fuerzas a encontrar las suyas que se suponen avanzando; considérase naturalmente solicitado al combate, y no lo excusa; bien al contrario, lo provoca, y obtiene por único resultado el sacrificio de su vida a lo que reputaba su deber y su dignidad, la soberanía del Estado y la dignidad de su gobierno. Fue víctima de una susceptibilidad excesiva." ¹⁹

Dice Colunje que no le ha sido posible leer estos párrafos en completa calma. "¡ Cuánta injusticia al aparecer la conducta del pundonoroso magistrado que se sacrificó noble y heroicamente en aras de su deber !" Pero, más que injusticia al hombre, qué desconocimiento tan completo de la verdad que encierran, y que desde el principio han revelado los hechos ocurridos." ²⁰

Colunje hace un largo comentario para oponerse a la peligrosa doctrina sentada por su compatriota, que le dejó anonadado y perplejo; y tenía motivos sobrados para sentirse sumido en tal estado de ánimo, pues parecía que don Justo, a pesar de su gran inteligencia, había puesto oídos sordos a los graves sucesos que estaban ocurriendo en su patria de origen. Se había revestido de una gran frialdad para juzgarlos, y sentaba además una peligrosa doctrina, que en países de tan escasa consistencia moral como estos nuestros puede hacer prosperar las posiciones acomodaticias, las desviaciones de conducta más censurables. Su voz, casi siempre serena y ponderada, se había equivocado, indudablemente. Le asistía la razón a Gil Colunje cuando se dispuso a refutarle; y de este modo dos voces panameñas de auténtico valor se enfrentaron, la una con frialdad analítica y hasta pragmática, la otra cargada de emoción patriótica.

Aspectos de las ciudades de Panamá y Colón

✱ A. Un viajero y escritor estadounidense, con el seudónimo de Orán ✱

Publicó en la revista *New Harper's Monthly Magazine*, una serie de artículos, uno de los cuales está dedicado a Panamá, con este título, en el número de septiembre de 1859. Lo tradujo al español Ricardo J. Alfaro, para la revista *Lotería* (enero de 1959), en donde también aparecen las ilustraciones del artista C. Parsons, que acompañó a Orán en el viaje. Alfaro adicionó el artículo con una serie de notas que aclaran y puntualizan datos históricos para un mejor entendimiento del texto, que se inicia con un extenso relato de la toma y destrucción de Panamá La Vieja.

Cuando Orán visitó la nueva ciudad de Panamá, en 1841, era una población muy pobre, casi moribunda, con escasos diez mil habitantes, que había perdido su esplendor colonial y presentaba construcciones en estado ruinoso.

De acuerdo con la real orden que dispuso darle vida, "se escogió un sitio en la península rocallosa que queda en las faldas de un alto monte volcánico llamado Ancón, cuatro millas al oeste de la vieja ciudad. Allí se efectuó en 1673 la fundación de la actual Panamá. Esta península (que se supone haber sido formada por la lava que arrojó el Ancón en tiempos remotos) tiene como media milla de largo por un cuarto de milla de ancho y la protegían del ataque por mar

grandes arrecifes de coral que se extienden por cerca de una milla hacia afuera por todos sus lados. Estos arrecifes, si bien constituyen un obstáculo incalculable para los intereses comerciales del lugar, dieron a la población lo que ambicionaba sobre toda otra cosa, a saber: protección contra los temibles filibusteros."

"El área urbana estaba rodeada por una muralla de 20 a 40 pies de altura, maciza y costosa. Se levantaron baluartes y atalayas sobre los muros, y un ancho y profundo foso separaba a la ciudad de la tierra firme. La entrada y salida se efectuaba por sólidas puertas situadas en los costados Norte, Este y Oeste."

En la nota aclara Ricardo J. Alfaro: "La cintura de fortificaciones que rodeaba la ciudad de Panamá tenía siete aberturas: dos principales llamadas puertas y cinco menores llamadas postigos. Las principales eran la Puerta de Tierra y la Puerta de Mar. La primera se encontraba en el lado Oeste de la ciudad amurallada, cerca de la Iglesia de La Merced. La segunda estaba situada frente al edificio que fue antiguamente la Casa de Aduanas, hoy palacio presidencial. Esta puerta daba salida al mar por el desembarcadero llamado de La Marina. Los muros occidentales del actual edificio conocido con este nombre descansan sobre el arco de la Puerta de Mar."

La marejada de oro procedente de la costa meridional y de las islas del Pacífico continuó llegando a los cofres de Panamá, pero con fuerza y rapidez menores que en los tiempos precedentes; de suerte que aunque la ciudad quedó reconstruida y comparativamente segura —y aunque podía ufanarse de su catedral, su veintena de iglesias, sus colegios, sus bien surtidos almacenes y sus lujosas viviendas— nunca alcanzó el esplendor de la vieja ciudad. Fue ello, sin embargo, fuente de mucha riqueza para la Corona de España hasta el año 1739 en que quedó casi totalmente destruida por el fuego. Construida originalmente de madera, fue reedificada en piedra; pero habían transcurrido apenas 20 años cuando la devoró un nuevo incendio; y en 1784 (en 1761, rectifica Alfaro) sobrevino a la infortunada ciudad un nuevo incendio que la destruyó casi por completo. Esas calamidades, seguidas tan rápidamente una tras otra, y combinadas con un comercio que declinaba gradualmente, completaron la ruina de la que fue célebre y floreciente urbe.

Algo de vida mantenían en la arruinada Panamá las pesquerías de perlas y los escasos recursos agrícolas de la provincia, y se hacía algún comercio con la isla de Jamaica, de donde se importaban mercancías extranjeras. Pero aun estas actividades disminuyeron gradualmente hasta el año de 1849, cuando el descu-

brimiento de oro en California y el movimiento migratorio que se produjo por el Istmo hacia aquel Estado, comunicó un repentino e inesperado ímpetu a los negocios. Además de las enormes tasas que se cobraban por el transporte de mercaderías de Chagres a Panamá, centenares de viajeros se quedaban detenidos en este lugar antes de encontrar medios de continuar su viaje, pagaban usurario tributo a los nuevos recursos de la ciudad, y se acentuaba así la perspectiva de que rehiciera su antigua importancia y esplendor. Mas, al terminarse la construcción del ferrocarril en 1855, cesó aquel tráfico efímero y una vez más los negocios volvieron a su antigua condición de estancamiento.

✱ B. Salvador Camacho Roldán. Notas de viaje, 1887 ✱

Sus *Memorias*, publicadas en dos tomos, abarcan el período que se extiende de 1848 a 1852, y no pudo continuarlas a causa de su muerte, ocurrida en 1900. Quedan, en cambio, sus Notas de viaje, que corresponden al recorrido que hacia 1887, efectuó por tierras colombianas, del Caribe y de Estados Unidos. Se publicaron por vez primera en Bogotá, el año 1890, en dos tomos que reimprimió en 1973 el Banco de la República, de Bogotá.²¹

Estas Notas de viaje tienen particular importancia por lo que respecta a Panamá, porque en ellas Camacho Roldán, que poseía como escritor dotes de observador sagaz y objetivo, se refiere a las ciudades de Colón y Panamá y nos suministra datos del mayor interés para conocer las deplorables condiciones en que se desenvolvía la vida en esas dos poblaciones, víctimas del infortunio.

"Veinte horas después de nuestro paso por las costas del Darién estábamos en la bahía de Limón, saco en que el mar penetra en la tierra unos ocho kilómetros, con una anchura de tres a cuatro, cuyos puntos extremos al exterior son la isla de Manzanillo, en el extremo oriental y la punta del Toro al Occidente. La ciudad de Colón esta situada en la isla de Manzanillo y al frente de ella fondeamos el primer día, sin poder desembarcar, pues todos los muelles o warfes estaban ocupados por otros buques; tampoco pudimos ver el aspecto de la población, oculto por un velo de espesa niebla, de lluvia incesante... Desagradable fue la noche: la humedad nos penetraba hasta en el fondo de los camarotes, y nubes de zancudos nos obligaron desde muy temprano a encerrarnos dentro del toldillo, a pesar del calor casi insoportable.

"Colón fue fundado con el nombre de Aspinwall, en los últimos días de 1851. Hasta entonces el desembarco de los pasajeros que se proponían atravesar el istmo de Panamá se hacía en Chagres, población miserable, defendida por una fortaleza en la boca del río del mismo nombre, algunos kilómetros al Occidente; de donde se remontaba el río en canoas hasta Gorgona en verano, y hasta Cruces en invierno (ocho leguas); las ocho restantes hasta Panamá, se hacían a mula, por un camino de tierra, soportable en verano, espantoso en invierno. Durante más de tres siglos ésta fue la única vía interoceánica conocida en América; pero debemos suponer que estuvo en mejor estado mientras el paso del comercio entre los dos océanos y sobre todo, el de los tesoros procedentes de la costa occidental de Méjico, del Perú y de Bolivia venían a buscar en esta ruta los galeones españoles que debían conducirlo a la Península. Cuando, mejor conocida la navegación por el estrecho de Magallanes, el comercio tomó esa nueva vía, Panamá, Chagres y Portobelo, hasta entonces ciudades florecientes, cayeron en decadencia profunda y el camino debió de sufrir un abandono total. En esta situación se encontraba en 1848 y 1849, a tiempo que el descubrimiento de grandes placeres en California determinó una gran corriente de pasajeros procedentes de Nueva York, en busca de esos famosos aluviones.

"De 25 a 40.000 pasajeros, hombres, mujeres y niños, recorrían anualmente ese camino en la confusión más extraordinaria que puede darse. Una nube de aventureros de todas las procedencias, edades, vestidos y condiciones, armados de revólver y puñal, desembarcaba cada quincena para atravesar el Istmo, unos a pie, otros a mula, solos la mayor parte, acompañados de sus familias unos pocos. Mujeres vestidas de hombre, niños de todas edades en hombros de robustos negros, metidos dentro del fango, y cubiertos de él hasta los ojos, presentaban las escenas más raras en medio de un camino encerrado entre dos paredes de bosque o en la oscuridad de barrancos profundos excavados por el pie de las mulas. El asesinato de los pasajeros era frecuente; en los cuatro años corridos de 1848 a 1852 el número de víctimas se computó en dos o tres mil, pues por lo pronto, y en medio de esa súbita invasión, no había policía ni rentas organizadas por proveer a esa urgente necesidad de protección a la vida humana, que sólo hasta 1853 empezó a ser medianamente atendida. Tocóme presenciar las escenas de ese camino desde fines de 1852 hasta fines de 1853, y debo declarar que ni las marchas militares después de una derrota son comparables al horror de esas peregrinaciones. La fiebre amarilla, el cólera, la disentería epidémica, hacían

repentinamente su aparición en medio de esas multitudes, y entonces, apoderándose de todas las divinidades infernales del egoísmo y el terror, sólo el cuadro de un campo de batalla al resonar los últimos disparos, podía presentar rasgos de semejanza con esos horrores."

Prosigue Camacho Roldán su descripción de cuanto vio en la improvisada población atlántica, llamada al principio Aspinwall, en honor a uno de sus más denotados promotores, y bautizada después con el nombre del descubridor de América. Habla de los trabajos para el acondicionamiento del puerto, aprovechando la profundidad del mar, del primer muelle y de las edificaciones de madera destinadas al alojamiento de pasajeros y demás habitantes; del genio emprendedor del pueblo estadounidense, que hizo surgir, con prodigios de audacia, en terrenos pantanosos, aquella primera población, reservando para ellos la parte mejor urbanizada, con calles de buen aspecto, rodeadas de árboles; del llamado barrio francés, con casas nuevas, generalmente de dos pisos, ubicadas a la orilla del mar; del contraste entre la población norteamericana y francesa, ascada y bien vestida, y las promiscuas de los negros, mestizos y residentes de distintas nacionalidades. "La mezcla de la civilización y la barbarie, de la limpieza con la mugre, del trabajo con la ociosidad, forman contrastes sorprendentes."

Tras de consagrar una cantidad de observaciones al ferrocarril y a otros pormenores, el viajero pone sus plantas en la ciudad de Panamá, que describe en su recinto amurallado, al cual sigue la parroquia de Santa Ana, prolongada hasta el barrio de Calidonia.

Los bucaneros, con sus depredaciones, sembraron el terror en el Caribe y provocaron la adopción de la ruta por el Estrecho de Magallanes. En consecuencia, sobrevino el languidecimiento de la ciudad de Panamá. Ya no llegaban los galeones españoles, que preferían, para mayor seguridad, el largo camino por el Estrecho de Magallanes. Los comerciantes emigraron al Callao, La Habana y Lima; de modo que ya en 1840 la ciudad se redujo a unos cuatro mil habitantes y apenas si daba muestras de vida.

"El estado de incuria en que yacía esa población puede juzgarse por el hecho de que no tenía ni tiene agua potable, con excepción de la de lluvia, recogida en unas pocas cisternas, y la de unas fuentes distintas de la ciudad, escasas y mal conservadas; carece de cloacas y desagües, cuyo oficio es reemplazado por una marea que se levanta ordinariamente a 22 pies de altura, la cual, al retirarse, deja descubierta, en una extensión de tres millas, una playa

infecta, llena de despojos, animales y vegetales, de la cual se levantan, después de las horas del sol, emanaciones fétidas, a las veces insoportables. En 1852, cuando por primera vez la conocí, no tenía una escuela pública ni establecimiento alguno de educación; sólo existía un pequeño hospital sostenido por contribuciones voluntarias de los extranjeros; carecía totalmente de árboles de sombra, de jardines y pascos, y de alumbrado público durante la noche; el antiguo enlosado de las calles estaba casi destruido, lleno de hoyos y fangales en invierno, y por último, no tenía policía alguna organizada."

El cuadro no puede ser más sombrío. El viajero habla, no obstante, de una sociedad formada por descendientes de antiguas familias españolas, a la que pertenecían figuras prominentes por su inteligencia y cultura. Los apellidos Arosemena, Herrera, Sosa, Obarrio, Fábrega, Hurtado, Mallarino, Díaz, Obaldía, contaban entre los más prominentes.

En la raza mezclada había también inteligencias notables, que al cultivarse en colegios de Bogotá, lograron posición destacada en la política y en otras actividades de relieve.

El trato y enlaces con extranjeros radicados en el país, americanos del norte, franceses, ingleses, contribuyó además a elevar la condición de las familias panameñas más distinguidas, cuyas relaciones de sociabilidad crecieron en cultura y buen tono.

Incidente de "La tajada de sandía". Sus graves repercusiones

No es necesario recordar con todos sus pormenores aquel luctuoso suceso, que tan penosas y graves consecuencias habría de acarrear, ya que puso frente a un país débil, otro de creciente poderío, dispuesto a defender con arrogancia y superioridad desafiante los que consideraba derechos de sus ciudadanos, amenazados por gentes de una raza inferior.

Nada importó que el incidente hubiese ocurrido en territorio panameño, provocado por un súbdito de Estados Unidos, secundado por sus compatriotas en forma solidaria y agresiva. Ellos reclamaron airadamente, adjudicándose toda la razón, sin conceder ninguna a Colombia, que en ese año de 1856 representaba internacionalmente a Panamá. Si hubo muertos y heridos, éstos pertenecían a las dos partes en conflicto; pero los Estados Unidos se consideraban los únicos

ofendidos, y presentaron una reclamación diplomática, humillante, exagerada y hostil.

Cita el autor panameño Ismael Ortega, en un valioso estudio sobre *La tajada de sandía* ²², un pasaje del historiador Posada Gutiérrez en su obrita *El ferrocarril de Panamá*, que dice textualmente:

"Millares de hombres de los Estados Unidos, de Europa, de Chile, del Perú, de Haití, de Jamaica, de Curazao, de todas estas provincias litorales, en fin, se lanzaron sobre la garganta del Istmo, y la inundaron: unos buscaban un pasaje para la nueva tierra de promisión, otros, estableciéndose en el país con diferentes ocupaciones honrosas y útiles, yendo sólo a medrar o dedicándose a los actos más infames y condenables."

"Tantos pasajeros, comerciantes, especuladores de menor cuantía, logreros, jugadores, gariteros, rateros, ladrones, asesinos, cayendo repentinamente sobre un país pobre que no estaba preparado para ayudar al bien, ni para prevenir el mal, causaron un trastorno general. Las costumbres sufrieron una sacudida violenta de que se resentirán por largo tiempo; la dulzura y suavidad de carácter del pueblo, se hundieron en un pozo profundo cavado por la avaricia; la caridad cristiana, espantada, voló al cielo."

Tales eran, en general, los antecedentes de esa turba extranjera que invadió de pronto las ciudades de Panamá y Colón, poblaciones que no eran belicosas, sino todo lo contrario: estaban acostumbradas, según sus hábitos nativos, a un régimen de pacífica convivencia que se alteró, desde luego, con la llegada de esas gentes extrañas, pues comenzaron a sufrir las exigencias y malos tratos de muchos de ellos, que consideraban a los nativos como inferiores, poco menos que salvajes.

Ese trato despreciativo hirió el orgullo de nuestras gentes del pueblo, que empezaron a sentirse muy a disgusto y con ánimo rencoroso, pues no podían concebir que en su propia tierra se les humillara y tratase con notorio desprecio.

Por otra parte, como las autoridades no disponían de una policía organizada ni contaban con recursos para organizarla, la seguridad pública adolecía de notable descuido. De aquí el temor, por parte de los extranjeros, de no sentirse protegidos en caso de agresión. Por lo cual la mayoría venían armados y dispuestos a vengar, en forma directa, cualquiera ofensa recibida; y como tampoco eran de índole pacífica sino groseros y agresivos, podía esperarse que

las provocaciones saliesen de sus propias filas, actuando como en tierra conquistada y sin capacidad para imponer el orden y defenderlo.

El día 15 de abril de 1856, en el que ocurrieron los desgraciados sucesos que la historia ha recogido con el nombre de "La tajada de sandía", había llegado a Colón el vapor Illinois, con 940 pasajeros, entre hombres, mujeres y niños. Todo este cargamento humano se trasladó por tren a Panamá, que los recibió a las cuatro de la tarde. Los pasajeros pensaban embarcarse en un vapor norteamericano, fondeado en la bahía, que habría de conducirlos a California.

El incidente se produjo cuando uno de ellos, apellidado Oliver, se negó a pagar a un pobre vendedor de frutas el precio insignificante de un real por la tajada de sandía que comenzó a comer y luego arrojó al suelo, amenazándole con un revólver. Fue aquello como una especie de fulminante que hizo estallar la tragedia, en la que perecieron por una parte extranjeros recién llegados junto con otros residentes, y por otra panameños, secundados por algunos hermanos del sur, pues la lucha adoptó los caracteres de un conflicto de razas, atizada por el odio ya acumulado por nuestra gente humilde contra la orgullosa y pretendida superioridad de los blancos del norte. Hubo disparos repetidos en todas direcciones, de grupos enardecidos que fueron engrosando a medida que la alarma cundía por la ciudad; irrespeto y desconocimiento a las autoridades nativas, que acudieron a la estación del ferrocarril con la disposición de intervenir para poner fin al combate, sin conseguirlo. Los extranjeros se habían atrincherado en la estación, desde la cual disparaban incesantemente, negándose a rendirse. Hubo destrozos y saqueos de las mercancías almacenadas en ella, pérdidas de propiedades. Los hoteles y casas de vecindad, fueron también víctimas de la agresión y lucha generalizada, pues los extranjeros, en número creciente, buscaban refugio en ellos, y disparaban contra los nativos que colmaban los alrededores.

Investigaciones practicadas. Los insólitos reclamos de Estados Unidos

En el documentado estudio de Ismael Ortega ya citado ²³ se hace historia de los sucesos, con todos sus pormenores, y se habla luego de las averiguaciones que don Buenaventura Correo realizó, como juez departamental del

crimen, junto con su secretario, Juan Mendoza, con el fin de fijar la existencia de los delitos y descubrir a sus responsables. Pero tales diligencias resultaron infructuosas y terminaron con un auto provisional de sobreseimiento. El Ministerio de Estado de Bogotá ordenó que la investigación prosiguiese, con miras a resguardar el buen nombre de la Nueva Granada. El sumario se perfeccionó con importantes ampliaciones, pero tampoco se logró establecer la identidad de los autores de los delitos cometidos.

El cónsul de los Estados Unidos en Panamá, coronel Thomas W. Ward, al día siguiente de cumplidos los sucesos, empezó a recibir, en su despacho consular, privadamente, declaraciones de compatriotas suyos, viajeros unos, empleados del ferrocarril otros, en las cuales, tendenciosamente, se hacía ver que el conflicto lo habían provocado, por odio hacia la raza blanca, los panameños nativos, y que el ataque había sido premeditado y fraguado de antemano. El 29 de abril notificó al vicegovernador Fábrega de la existencia de tales declaraciones, añadiendo que las había recibido como representante de sus compatriotas. Ordenó, además, que se practicara una inspección ocular en la estación del ferrocarril, lugar principal del tiroteo. Esa inspección, como era de prever, imputó el ataque a las gentes que estaban fuera, y ocultó el hecho de que los refugiados en la estación disparaban constantemente desde las ventanas del edificio.

Cuando el presidente de los Estados Unidos de América, Franklin Pierce, se enteró de lo ocurrido, y de los destrozos que causó el motín, y no satisfecho con el informe del cónsul, mandó una persona de su confianza a Panamá, como comisionado especial de su gobierno, Amos B. Corwine, quien llegó el 14 de junio de 1856, pero no obtuvo la cooperación solicitada al vicegovernador Fábrega, porque éste alegó que no contaba con la autorización expresa del Poder Ejecutivo nacional.

El comisionado revisó en primer lugar la documentación disponible y procedió luego a verificar algunos testimonios reunidos por el cónsul Ward. Poco después el presidente Pierce ordenó a su ministro en Bogotá que viniese a la ciudad de Panamá para conferenciar con el comisionado Corwine. El diplomático arribó el 28 de julio del mismo año, cuando ya Corwine tenía terminada su investigación.

El comisionado Corwine y el ministro Bowling se embarcaron rumbo a Estados Unidos el 4 de agosto de 1856, una vez cumplida su misión en Panamá. Poco después de conocer el extenso y minucioso informe, el presidente Pierce

envió un mensaje al Congreso en el cual atribuía la responsabilidad de lo ocurrido en la capital panameña al gobierno de la Nueva Granada. Nombró plenipotenciarios a Bowling y Moorse para presentar reclamaciones al gobierno de Colombia, basándose únicamente en el informe del comisionado estadounidense. Tales reclamaciones fueron las siguientes:

a. Establecer puertos francos en las ciudades de Panamá y Colón, terminales del ferrocarril, con capacidad para gobernarse por sí mismas, con un territorio de diez millas de ancho a cada lado de la línea del ferrocarril.

b. Tal territorio quedaría bajo la jurisdicción de sus habitantes, que se darían su propio gobierno municipal, administrado por empleados legislativos, ejecutivos y judiciales, elegidos conforme con sus propios reglamentos, con la prohibición de "establecer impuesto alguno sobre efectos exportados, ni sobre efectos importados, para el tránsito a través del Istmo, o para su consumo fuera de los límites de su propio territorio, ni derecho alguno sobre los buques con excepción de aquellos que sean necesarios para la policía de los puertos; con la facultad de expedir leyes que garantizaran el libre tránsito por la vía del ferrocarril, con fuerzas que en todo caso, serían suministradas por los Estados Unidos de América."

c. Propuso también el gobierno de los Estados Unidos, a la Cancillería de Nueva Granada, que se les cediera las islas de Taboga, Taboguilla y Urabá, así como las otras islas situadas en la bahía de Panamá llamadas Perico, Naos y Flamenco, en plena soberanía.

d. Se reclamó a la Nueva Granada el pago de cuatrocientos mil pesos oro para satisfacer las demandas originadas por el molín del 15 de abril de 1856.²⁴

Los plenipotenciarios nombrados por el gobierno de Colombia, Lino de Pombo y Florentino González, se negaron rotundamente a reconocer la responsabilidad, por parte de la Nueva Granada, que el país del Norte quería exigir; rechazaron con energía tales infundios, y proclamaron que eran los Estados Unidos los responsables de aquel escándalo, promovido, según todas las evidencias, por ciudadanos armados de esa nación, amparándose en su pretendida

superioridad racial. Los panameños no disponían sino de machetes, estacas y piedras para defenderse. Los verdaderos perjudicados y víctimas del ultraje fueron ellos. Los plenipotenciarios pedían, en consecuencia, una indemnización de ciento cincuenta mil pesos oro para socorrer a las víctimas nacionales de tales atropellos.

La actitud asumida por la Nueva Granada causó gran indignación en Estados Unidos, en el Congreso, en la prensa y medios populares, a tal punto que el gobierno envió barcos de guerra a Colón e impartió instrucciones a una corbeta de guerra que se encontraba en el puerto de Panamá, todo ello con el objeto de apoderarse del Istmo en caso de no ser acatados sus desaforados reclamos.

Se dio parte a Francia e Inglaterra en el sentido de que el camino de hierro interoceánico permanecería abierto al comercio y a los transcúntes de todas las naciones; que esa vía férrea quedaba bajo la dependencia de los Estados Unidos de América, a órdenes inmediatas del secretario de Estado.

Ante la gravísima situación provocada por la arrogancia y orgullo

ocurrían en el territorio de la Nueva Granada, que tampoco podía presentarse como modelo de seriedad y estabilidad política.

Allá como acá, aunque las ideas y principios rectores fuesen buenos, no ocurría lo mismo con los hombres que figuraban en el escenario como dirigentes, pues predominaban las ambiciones de llegar al poder, y no para entregarse a una tarea digna y preocupada por los intereses colectivos, sino guiados por móviles subalternos, de egoísmos y odios entre unos y otros, de absoluto desprecio por los intereses populares, según se advertía, por ejemplo, en la intransigencia del radicalismo. La terrible propensión a los golpes de cuartel, a los movimientos subversivos para derrocar a quienes ejercían el poder, constituían un recurso utilizado periódicamente, a pesar de sus funestas consecuencias.

Si apesadumbra y con razón que poderes extraños se sintiesen impelidos y autorizados no sólo a censurar la incapacidad de las autoridades imperantes para mantener el orden público, sino para intervenir, irrespetando e infringiendo las normas internacionales, con el fin de garantizar las vidas, propiedades e intereses de sus coterráneos, tampoco es posible desconocer que tal estado de cosas se produjo a causa de esa notoria desorganización, que se prestaba a todos los desmanes.

Los testimonios que ofrecen documentos de la época confirman de manera desoladora la situación a la cual nos referimos. En su obra Estudios históricos, José Joaquín Guerra alude, sintetizándola, a la que fue historia de Panamá durante la vigencia del Estado Federal:

"Panamá batió record, como decimos ahora, de la inestabilidad y el desbarajuste, puesto que fue durante el federalismo, la sección más azotada por los golpes de cuartel y el predominio de sucesivos tiranuelos surgidos de aquellas erupciones. Con el carácter de Estado independiente inició la era federal en 1855. Consecuencia de tal emancipación fue su Constitución política de dicho año. Ascendido a Estado soberano, expidió la de 1863... Después de la insurrección de la guardia colombiana, que se dijo protegida, según lo acabamos de ver, por el presidente Murillo Toro, tuvo la Constitución de 1865. Otro golpe de cuartel dio origen a la de 1868. Triunfante una nueva revolución, expidió la de 1873. Derrocado el gobierno seccional, también por maquinaciones del de la Unión, apareció la de 1875. Un acto reformativo de 1881 y otros parciales de distintas épocas, completan la colcha de sastre que avergonzado exhibió el Istmo a los ojos extranjeros." ²⁵

El Repertorio Colombiano, por su parte, emitió a mediados de 1884 un severo juicio "sobre los vergonzosos acontecimientos políticos ocurridos ese año en el Istmo, en los cuales fueron protagonistas los señores Benjamín Ruiz y Pedro Prestán:"

"El nuevo escándalo que se ha dado en el Istmo prueba que la política en aquella sección de la República, donde tan interesados estamos en exhibir un gobierno serio y decente, ha llegado al último grado de bizantinismo. Y lo que más aflige en todo ésto, es pensar que si en Panamá impera el más vergonzoso desgobierno, no es por falta de elementos para construir allí una administración capaz de dar lustre y respetabilidad al Estado, sino porque la gran masa de gente honrada, culta y trabajadora se siente ahogada por la maquinaria oficial, que sólo está al servicio de una oclocracia inmunda." ²⁶

Existe además una condena rotunda de Manuel Murillo Toro, que llamó al Estado de Panamá, en 1873, por las conmociones de que fue teatro, "la piedra de escándalo de la República." ²⁷

En el Consejo de Delegatarios que expidió la Constitución de 1886, se debatió ampliamente sobre la situación imperante en los estados de Cundinamarca y Panamá, en los cuales la administración pública había llegado al extremo límite de la corrupción y que era en estas dos secciones donde se hace sentir con más urgencia la necesidad de una regeneración fundamental.

El remedio según el gobierno y aceptado por el Consejo de Delegatarios fue el de convertir el Estado soberano de Cundinamarca en Distrito Federal, y regir el Istmo de Panamá por leyes especiales.

En otras palabras: Panamá perdió su condición de Estado Federal, obtenida por Justo Arosemena en 1855, y pasó a una situación de territorio. El día 9 de diciembre de 1885 procedió el Consejo de Delegatarios a elegir presidente de la República, vicepresidente y designado, tanto para el primer período constitucional, como provisionalmente para el caso de que la nueva Constitución no estuviera expedida el 1º de abril de 1886. Los nombramientos recayeron en el doctor Rafael Núñez para presidente de la República, el general Elisco Payán para vicepresidente, y el general José María Campo Serrano para designado.

Ese mismo día el secretario de gobierno presentó al Consejo un decreto en virtud del cual el presidente Núñez proponía la conversión del Estado de Panamá en distrito de la República. "El decreto fue aprobado con la modificación de llamar Departamento Nacional en vez de Distrito Nacional, al recién fallecido

Estado Soberano de Panamá, y quedó resuelto que fuera administrado directamente por el gobierno nacional." 28

He aquí cómo lo que comenzó por ser una señalada distinción para el Istmo de Panamá, quedó reducido por los muchos desaciertos acumulados durante un período de treinta años, contados a partir de 1855, en una simple gobernación regida por el Poder Ejecutivo Nacional. Que no fuimos merecedores ni dignos de tal honor lo comprueba aquella etapa infortunada de la historia panameña, en la que demostramos una total incapacidad para el ejercicio del gobierno propio.

Notas

1. Justo Arosemena, *El Estado Federal de Panamá*, Edición de 1960, Universidad de Panamá, página 45.
2. *Ibidem*, página 9.
3. *Ibidem*, página 14.
4. *Ibidem*, página 43.
5. *Ibidem*, página 34.
6. Véase el libro de Eduardo Lemaitre, *Panamá y su separación de Colombia*, Editorial Kelly, Bogotá, 1971, página 68.
7. *Ibidem*, páginas 68 y 69.
8. *Ibidem*, página 69.
9. *Ibidem*, página 72 y siguientes.
10. *Ibidem*, página 54.
11. *Ibidem*, página 63.
12. Arce y Sosa, *Compendio de historia de Panamá*, edición facsímil de la de 1911. Con una introducción de Carlos Manuel Gasteazoro.
13. Justo Arosemena, Gil Colunje, *Teoría de la nacionalidad*, Panamá, 1968, página 68.
14. *Ibidem*, página 116 y página 117.
15. *Ibidem*, página 117 y 118.
16. *Ibidem*, página 125 y 126.
17. *Ibidem*, página 127 y 128.
18. *Ibidem*, página 130 y 131.
19. *Ibidem*, página 135 y 136.

20. *Ibíd*em, página 137.

21. Salvador Camacho Roldán, *Notas de viaje*. Publicaciones del Banco de la República, 1973.

22. Ismael Ortega, *A un siglo de la tajada de sandía*. Trabajo publicado en la revista *Lotería*, número 5, 1956, página 17.

23. *Ibíd*em

24. *Ibíd*em, páginas 37 y 38.

25. José Joaquín Guerra, *Estudios históricos*, tomo I, páginas 301 y 302. Pasaje transcrito por Eduardo Lemaitre, *Panamá y su separación de Colombia*, 1971, página 648, Nota 58.

26. Trac esta cita el segundo tomo de la *Historia de Panamá*, de Enrique J. Arce y Juan B. Sosa, página 743, que no llegó a circular. El único ejemplar que conozco perteneció primero a Ernesto J. Castillero y es hoy de propiedad de Carlos Alberto Mendoza.

27. *Ibíd*em, página 743.

28. *Ibíd*em, páginas 743 y 744.