

Dyna
Universidad Nacional de Colombia
dyna@unalmed.edu.co
ISSN (Versión impresa): 0012-7353
COLOMBIA

2004
Gabriel Poveda Ramos
LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL DE PANAMÁ
Dyna, noviembre, año/vol. 71, número 143
Universidad Nacional de Colombia
Medellín, Colombia
pp. 1-12

Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal

Universidad Autónoma del Estado de México

LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL DE PANAMÁ

GABRIEL POVEDA RAMOS

*Ingeniero Químico, Ingeniero Electricista. Doctor en Ingeniería. Profesor Emérito
Escuela de Formación Avanzada. Universidad Pontificia Bolivariana. mgt@logos.upb.edu.co*

Recibido para revisar 6 de Febrero de 2004, aceptado 10 de Junio de 2004, versión final 10 de Junio de 2004

RESUMEN: Se describen los antecedentes históricos del Ferrocarril de Panamá, así como la empresa que lo ejecutó, las enormes dificultades que hubo que vencer, los ingenieros que lo dirigieron, y su papel muy importante como precursor del canal.

PALABRAS CLAVES: Panamá, ferrocarriles, ingeniería de ferrocarriles, historia, Nueva Granada.

SUMMARY: This is a condensate report on the historical background of the Railroad of Panama and the company which constructed it. It describes as well the awesome difficulties that it was necessary to overcome, the engineers who directed the work, and the crucial role the railway had as a forerunner of the canal.

KEY WORDS: Panamá, railways, Railroad Engineering history, Nueva Granada.

1. INTRODUCCIÓN

Este artículo forma parte de una serie de varios en que el autor está presentando la historia de los ferrocarriles que hubo y que hay en Colombia. Cuando Panamá era parte constitutiva de nuestro país, se construyó en ese istmo interoceánico el primero de los ferrocarriles que hubo en tierras colombianas. Fue el cuarto ferrocarril que se construyó en el mundo entero y fue una enorme fuente de riqueza para sus dueños estadounidenses, pero prácticamente nada le dejó a nuestra Patria. Cuando esa parte se separó de Colombia, el ferrocarril permaneció en tierras panameñas, entre las ciudades de Colón y Panamá y se convirtió en instrumento esencial para la construcción del canal, cuya obra culminaron los Estados Unidos en 1914. La construcción del ferrocarril (1850-1855) fue el primer gran paso para arrebatar esa porción de Colombia y para construir allí el canal, una de las más portentosas obras de ingeniería del mundo.

2. ANTECEDENTES

Durante la colonia española, Panamá fue el puente de tierra que recorrían permanentemente los cargamentos de oro y plata que venían del Perú en barcos a la Ciudad de Panamá, para continuar atravesando el istmo hasta Portobelo¹. En este puerto esos cargamentos eran recogidos por las flotas que partían de América a España. Pero la travesía del istmo era peligrosa, demorada y muy penosa. Por eso hubo reyes que contemplaron la posibilidad de abrir un canal entre el Pacífico y el Atlántico por Panamá, por el Darién o por el Chocó. Pero nunca se realizó porque España no tenía la capacidad técnica ni la financiera para hacerlo. Cuando Colombia expulsó en 1820

¹ Portobelo era el puerto sobre el Caribe donde hacían escala las flotas españolas a la ida y a la venida de España a América. Estaba situado al oriente de la actual ciudad de Colón.

a los españoles, éstos abandonaron también el territorio panameño, y en 1821 los dirigentes de esa región decidieron incorporarse a la República de la Gran Colombia, la cual recibió y conservó el territorio panameño como parte integrante de nuestro país.

Dice el ingeniero Alfredo Ortega Díaz, en su libro Ferrocarriles Colombianos, que el Libertador Bolívar, al finalizar las guerras de la Independencia, lanzó la idea de construir un ferrocarril a través del Istmo de Panamá, apoyado en la esperanza ya entonces muy antigua de que allí se haría también algún día, un canal interoceánico, de lo cual también era partidario el mismo Libertador. Pero aunque es posible que el Padre de la Patria hubiera pensado en un canal, es dudoso que hubiera hablado de un ferrocarril, ya que él se retiró del gobierno de Colombia en 1830 y en ese momento el ferrocarril de vapor era una idea técnica que sólo en Inglaterra estaba siendo contemplada y eso sólo por dos ingenieros que lo inventaron: Thomas Newcomen y George Stephenson. Lo que sí es cierto es que en 1835, ya en el segundo gobierno del general Santander, el día 25 de mayo, el Congreso concedió franquicias a los cantones de Panamá y Portobelo para que propiciaran la construcción de un canal o un ferrocarril cuya construcción ya había sido contratada con un aventurero francés que se hacía llamar "el Barón de Thierry", el 29 de mayo del mismo año.

El presunto "barón" no hizo nada. Más tarde apareció en Bogotá otro aventurero norteamericano, autodenominado "Coronel Bidle", quien en 1836 pidió al gobierno que se le diera una concesión para abrir un canal a través del Istmo, pero el Presidente Santander se opuso a la propuesta porque la consideró muy inconveniente y, porque con visión profética, señaló que esa propuesta entrañaba el peligro de "exponer" la nacionalidad del país para lo futuro. Luego, una compañía nacional presentó al gobierno la misma idea, pero con condiciones más favorables. Fue así como el Congreso dictó la Ley del 29 de mayo de 1836, por la cual prometió un privilegio a las personas, nacionales o

extranjeras, que ofrecieron más ventajas para el país, y otorgó un privilegio exclusivo, por cuarenta y cinco años, para explotar un "camino de rieles" o una carretera para coches y carretas, desde la ciudad de Panamá (sobre el Pacífico) hasta donde el río Chagres (afluente del Atlántico) comenzara a ser navegable en su curso hacia el Atlántico, siempre que no se realizara el privilegio anterior que se había otorgado al antedicho "Barón de Thierry". Siguieron varias negociaciones entre Bidle y Thierry tratando de quitarse mutuamente las concesiones recibidas o de aliarse para aprovecharlas, pero nada resultó. Murió Bidle y siguieron más intrigas hasta que el Congreso caducó las concesiones en 1842, durante la administración del general Pedro Alcántara Herrán.

Pero como el paso por el Istmo de Panamá era camino obligado de los viajeros y del comercio entre Europa y EE.UU., por una parte, y el Océano Pacífico, por la otra, los gobiernos colombianos y los de Inglaterra y Estados Unidos mantuvieron un vivo interés en la posibilidad de construir ferrocarriles o canales en Panamá o en el Chocó. Una de las nueve expediciones heroicas que hizo el coronel Agustín Codazzi (la de 1853), dirigiendo la Comisión Corográfica por el territorio de la Nueva Granada, la dedicó ese gran geógrafo a identificar posibles rutas a través de Panamá o del Chocó, entre los dos mares, para un posible canal futuro. Aparte de estos esfuerzos, el gobierno de Inglaterra y también el de Estados Unidos estudiaban vías alternativas para un ferrocarril o para un canal navegable en Panamá o en el Darién, aún cuando los dos países angloparlantes se daban cuenta de las colosales dificultades que a esos proyectos les oponía la selva espesa, la lluvia permanente, los pantanos inmensos e insondables, la empinada cordillera del Darién, los mosquitos, la malaria y la fiebre amarilla que plagaban esa región. Todo el territorio de Panamá, salvo las dos angostas franjas de costa que bordean los dos océanos, era una espesa masa de bosque tropical, sumamente lluviosa, infestada de alimañas peligrosas, matorrales impasables, pantanos

inmensos y profundos, serpientes venenosas, mosquitos portadores de enfermedades, ríos y quebradas sumamente caudalosas y mil otros obstáculos.

3. EL ORO DE CALIFORNIA

Durante el primer gobierno del general Tomás Cipriano de Mosquera (1845-1849), y más exactamente en 1848, un ciudadano francés, llamado Mateo Kline, consiguió un permiso con el gobierno de la República para construir un ferrocarril transistmico en Panamá. Los innumerables e insuperables obstáculos ya mencionados disuadieron a Kline de su empeño y en un año el contrato fracasó². Pero en ese mismo año de 1848 terminó la guerra que Estados Unidos le declaró inicua pero exitosamente a Méjico para arrebatarse a este país casi la mitad de su territorio y de la cual surgieron los actuales estados de California, Nuevo Méjico, Oklahoma, Colorado, Nevada y Arizona. De esta manera el territorio estadounidense casi se duplicó en área, extendiéndose hacia el occidente hasta llegar al Océano Pacífico y abarcando una sola inmensa superficie desde este Océano hasta el Atlántico. Ahora le era posible a la creciente población del gran país del norte irse desplazando hacia la costa del oeste en grandes oleadas migratorias por las tierras recién conquistadas; o bien, navegando desde los puertos que estaban creciendo en población, en superficie y en riqueza de manera acelerada, especialmente desde que en 1849 se descubrió la prodigiosa riqueza en oro de California. Una tercera ruta para viajar desde los estados del este a los del oeste en EE.UU. era por barco, descendiendo hacia el sur de la América entera, dar la vuelta por el peligrosísimo e inhóspito Cabo de Hornos, y después de navegar 13.000 millas náuticas, llegar a uno de los pujantes puertos californianos.

El tumultuoso "gold rush" que fue provocado por el descubrimiento de las fabulosas minas californianas lanzó enormes multitudes de estadounidenses del este a los puertos del Pacífico por las tres rutas que para ello eran posibles, y, muy especialmente por la ruta de Panamá, cuyas 47 millas de camino selvático vieron crecer repentina y torrencialmente el tráfico de viajeros, carreteras, mulas, cargamentos y correos que iban de la costa norte del istmo a Ciudad de Panamá en busca de los maravillosos tesoros de California. Centenares o miles de estos viajeros ansiosos de enriquecerse perecieron en la travesía del istmo o después de hacerla, víctimas de los voraces lodazales, de las víboras, del paludismo o de la fiebre amarilla que allí contraían. El istmo se convirtió en un mortífero cuello de botella para el viaje de los puertos del este a los del oeste pasando por ese camino. El viaje de Nueva York a California exigía abordar un barco de velas y de vapor en aquella gran ciudad, navegar 2.000 millas por el Atlántico a la costa norte de Panamá, para luego cruzar a pié o en alguna cabalgadura las 47 millas del istmo, por selvas inundadas siempre por lluvias torrenciales e infestadas de pantanos, mosquitos y serpientes, lo cual gastaba poco menos de una semana. En la ciudad de Panamá se abordaba otro barco para recorrer las 3.500 millas de océano Pacífico que mediaban entre esta última ciudad y el puerto de San Francisco. Era un viacrucis, pero era preferible a cruzar el territorio del continente Norteamericano en carretas, a pié y a caballo, amanezados por cuatrerros e indios enemigos mortales de los blancos.

Para atender el nuevo caudal enorme de correspondencia que surgió con la migración del Atlántico al Pacífico, en 1845, el Congreso de los EE.UU. autorizó al gobierno federal a contratar como concesión dos líneas nuevas de correo por barco: Una de Nueva York a Nueva Orleans, que se adjudicó a un ciudadano llamado George Law; y otra de Panamá a Oregon, tocando en California (la

² www.trainweb.org.

más prometedora), la que se le otorgó a un exitoso comerciante neoyorquino llamado William Aspinwall³. El resultado de esta última línea de correos, con sus barcos que navegaban con itinerarios regulares desde la ciudad de Panamá a los puertos de Los Angeles y San Francisco, fue el de intensificar la corriente de pasajeros que en grandes números atravesaban las 47 millas que separan los dos océanos desde el pequeño puerto de San Lorenzo, en la costa atlántica hasta la ciudad de Panamá en la costa pacífica. Era evidente que se necesitaba un ferrocarril que cortara el istmo de mar a mar.

4. LA EMPRESA

Aspinwall se asoció pues con dos personajes que él había conocido en sus actividades comerciales. Uno era el financista Henry Chauncey. El otro era John Lloyd Stephens, quien, según el historiador David Mc Cullough, era un diplomático, abogado, viajero languaraz, arqueólogo aficionado y escritor de relatos de viaje⁴. Los tres hicieron sendos aportes de capital y constituyeron la sociedad en Nueva York, en los años finales del decenio de 1840. Stephens fue escogido como gerente general de la empresa al formarse.

William Henry Aspinwall había nacido el 16 de diciembre de 1807 en la ciudad de Nueva York. En 1832 había entrado como socio y como funcionario a la empresa Howland & Aspinwall, empresa de comercio radicada en esa misma ciudad y que comerciaba con el Caribe llevando y trayendo mercancías a las Antillas. Por méritos o por astucia, el personaje que mencionamos tomó el control de dicha empresa y expandió sus actividades a varios países de Sur América (incluyendo entre ellos a la Nueva Granada), a China, a Europa, al Mediterráneo, a las Indias Orientales y a las Indias Occidentales. En

1840 entregó el puesto a su hermano menor John y William se dedicó al diseño de barcos. Cuando el Congreso de EE.UU. ofreció entregar al mejor postor la concesión para establecer la línea marítima de Panamá a Oregon tocando en California, Aspinwall vaciló en ofrecer por ella: no había en ella puertos grandes, ni instalaciones navales o comerciales importantes, ni industrias, ni carbón para aprovisionar los barcos, ni gradas de reparación. Pero Aspinwall finalmente hizo oferta al gobierno de EE.UU. y ganó su adjudicación. El 12 de abril de 1848 el naviero neoyorquino fundó la Pacific Mail Steamship Company y designó a Howland and Aspinwall como agente en Nueva York. Comenzó con tres barcos: el California, el Panamá y el Oregon, precisamente cuando comenzaba la gran oleada de migrantes del "gold rush" (1849). Ya hacía tiempo había decidido construir el ferrocarril interoceánico en el istmo y había iniciado gestiones ante el gobierno de la Nueva Granada para obtener un "privilegio" para emprender el proyecto del ferrocarril.

5. EL CONTRATO

El contrato inicial para la ferrovía se celebró en Washington el día 28 de diciembre de 1848, por el general Pedro Alcántara Herrán como embajador de la Nueva Granada ante el gobierno de EE.UU. y representando a nuestro país, por una parte; y los señores Aspinwall, Chauncey y Stephens, en su propio nombre y en el de los demás socios de la empresa Panamá Rail Road Company, que los mismos tres acababan de constituir. Pero este contrato fue pronto reemplazado por otro entre las mismas dos partes, para precisar algunos aspectos y, muy probablemente, también para otorgar más beneficios a la empresa neoyorkina. El nuevo contrato fue firmado el 15 de abril de 1850 por Victoriano de Diego Paredes, Secretario de Relaciones Exteriores en el gobierno del general José Hilario López, por una parte, y por la otra fue negociado y firmado por John Lloyd Stephens. El Congreso lo aprobó el 29 de mayo; el ejecutivo lo sancionó el 4 de junio

³ www.trainweb.org.

⁴ www.uh.edu.

de 1850; y dada la importancia y la magnitud financiera del negocio, el contrato fue elevado a Ley de la República de la Nueva Granada. Como gerente general de la compañía, Stephens viajó a Bogotá en otras ocasiones posteriores para pedir ajustes al contrato y a Panamá para inspeccionar las obras. Moriría en Nueva York en 1852 a consecuencia de una enfermedad adquirida en el istmo.

Este era un contrato complejo y largo. Tenía 62 artículos. La compañía norteamericana se obligaba a no mucho más que construir el ferrocarril a través del istmo, de Océano a Océano, en un plazo no mayor de seis años contados desde la aprobación del contrato por el Congreso colombiano. Los contratistas ejecutarían la obra a sus propias expensas y comenzarían los trabajos, a más tardar, a los 18 meses de la misma aprobación del contrato por el Congreso. Para asegurar el cumplimiento de las obligaciones contraídas, la compañía constituiría una fianza de 120.000 pesos-oro (equivalentes en moneda colombiana de entonces a 120.000 dólares)⁵. Por el artículo 55 la compañía se obligó a pagar cada año al gobierno el 3% de los beneficios netos de la empresa.

El gobierno concedió a la compañía el privilegio exclusivo para establecer el ferrocarril y para explotarlo durante 49 años, contados desde la fecha en que se concluyera y se diera al servicio. Además, el gobierno cedió gratuitamente a la empresa los terrenos necesarios para establecer la vía, los puertos marítimos y fluviales, las escalas, embarcaderos, almacenes, talleres, etc. El gobierno también le dio a la compañía una enorme extensión de 4.000 acres de tierras baldías de las existentes en la Bahía de Limón (en el Atlántico) y en su isla de Manzanillo, donde comenzaría la construcción. Así mismo le concedió gratuitamente a la compañía, a perpetuidad, 100.000 fanegadas de baldíos en las provincias de Panamá y

Veraguas para fomentar en ellos el establecimiento de campamentos obreros, campos de cultivos, dehesas para ganados y bestias de carga, cortaderos de madera para construcción y para combustible, y para establecer cualesquiera operaciones industriales que emprendería la compañía y que favorecerían la colonización de esas tierras. Se eximió a la compañía de derechos de importación para máquinas, herramientas, materiales, etc. destinados a la construcción y conservación de la ferrovía. El gobierno no permitiría que se construyera ninguna otra vía (carretera, ferrocarril o canal) a través del istmo, y derogaba todas las medidas, decretos y leyes que anteriormente habían favorecido a cualquier proyecto de vía entre los dos mares en Panamá.

6. EL COMIENZO DE LA OBRA

El estudio inicial del proyecto y la determinación de la ruta que seguiría la línea fue encargado por la compañía contratista con el coronel G. W. Hughes del cuerpo de ingenieros topógrafos del ejército de los Estados Unidos. Este viajó a Panamá junto con un grupo numeroso de ingenieros para hacer los mapas preliminares, levantar la topografía y determinar sobre el terreno la localización de la futura vía en el territorio panameño que esta recorrería. Hughes y sus ingenieros conceptuaron que hacer el presunto ferrocarril era práctico y posible, coincidiendo así con Stephens quien ya había estado en el istmo. Como punto inicial de la obra se escogió la isla de Manzanillo, ubicada dentro de la Bahía de Limón, en la costa norte de Panamá, en el mar Caribe, porque era muy adecuada para el fondeo de barcos y estaba muy bien situada en la geografía de Panamá como término norte de la futura vía. La empresa contrató como ingenieros jefes de la construcción a los ingenieros el coronel George Totten y el Sr. John Creson Trautwine, ambos profesionales altamente calificados para cumplir este encargo. Ambos habían trabajado recientemente en la Nueva Granada reabriendo y ensanchando el Canal del Dique con gran éxito, lo cual les había

⁵ Ortega (1920).

ganado la confianza del gobierno de Bogotá y una gruesa suma de dinero. Totten permanecería como ingeniero jefe del ferrocarril de Panamá hasta 1875. Posteriormente iría a Venezuela a construir el escabroso ferrocarril de La Guajira a Caracas, y después moriría en Nueva York el 17 de mayo de 1884.

La dirección general de la vía, partiendo del Atlántico, sería noreste-sureste. De la isla de Manzanillo se dirigiría al río Chagres, un poco antes de su desembocadura al lado de la Bahía de Limón. Seguiría, aguas arriba, por la orilla derecha del río hasta un poblado llamado Barbacoas, donde la vía cruzaría a la orilla izquierda para continuar remontando el curso del Chagres hasta el sitio llamado Matachín, donde el Chagres cambia abruptamente de dirección. Aquí la ruta ferroviaria continuaría hacia el sureste, treparía a la divisoria de aguas entre los dos mares, en la Cuchilla de La Culebra, y luego bajaría, buscando siempre la ciudad de Panamá, pasando por las poblaciones de Paraíso, Pedro Miguel y Miraflores. Aunque entre los ferrocarriles que ya funcionaban en el mundo había distintos anchos de trocha, aquí se escogió la de 5 pies, y así sigue siendo hoy en día. El presupuesto inicial de costo de la obra ascendió a un millón de dólares y se estimó que se completaría toda la obra en seis meses. Los pantanos serían rellenados. Partidas de hombres irían adelante abriendo una trocha en la tupida selva pluvial. Numerosos ríos y quebradas muy caudalosas serían salvados por puentes. La cordillera de 300 pies de altura no sería difícil de franquear. Tender varias millas de carrilera por día era común en Estados Unidos. Arrancarían en el viejo fuerte de San Lorenzo en la desembocadura del río Chagres. Desde este punto se extendía un buen suelo sólido, tierra adentro por unas 25 millas. No sería difícil el tendido de la línea en este trayecto. Pero un astuto negociante en tierras ya había tomado ese territorio en alquiler. Por eso los ferrocarrileros se movieron unas millas y adoptaron (como ya se dijo) a la isla de Manzanillo como punto de partida y campamento principal de la obra. Por eso uno

de los primeros trabajos que se hicieron fue el de construir un puente de gruesos troncos de mangle entre la isla y la tierra firme. En la isla se construyeron campamentos, bodegas y edificios que fueron después la semilla de un poblado que comenzó a brotar allí y al cual la empresa le dio en 1852 el nombre de Aspinwall y que, con el paso de los años se convertiría en la actual ciudad-puerto de Colón. En esa misma costa caribe, hacia el oriente y no lejos de allí, habían estado los puertos hispano-coloniales de Portobelo y Nombre de Dios, donde los españoles embarcaban hacia la madre patria el oro y la plata que venía del Perú por el Pacífico a Ciudad de Panamá y que habían atravesado el istmo a lomo de mula⁶.

La construcción comenzó en mayo de 1850 sin ceremonias inaugurales. Mr. Trautwine y un ingeniero ayudante, Mr. Baldwin, con una cuadrilla de indios dotados de machetes arrancaron desde la isla de Manzanillo. En agosto unos 400 hombres empezaron a explorar la banca desde cerca de la actual estación de Mount Hope (muy cerca al Atlántico) hacia Gatún. Al cabo de un mes la fuerza estaba duplicada y un segundo grupo de obreros estaba trabajando en sentido contrario, de Gatún hacia Mount Hope. En este trecho los ingenieros-jefes ya encontraron que entre esa tupida selva de pantanos profundísimos el trabajo iba ser mucho más costoso y más demorado de lo que se había presupuestado. Las primeras trece millas atravesaron maniguas tupidas llenas de peligros y pestilencias, serpientes, caimanes, insectos venenosos y mosquitos. El capitán del barco inglés H.M.S. Herald, Mr. Seeman, escribió sobre esos lugares, algún tiempo después: "En todos los lugares pantanosos, hasta el borde del océano, hay matorrales impasables de manglares, más que todo de rizoforas y avicennias, que exhalan un miasma pútrido. Miríadas de mosquitos y de moscas de arena llenan el aire, mientras grandes caimanes se asolean en el suelo

⁶ www.czbrats.com.

viscoso al lado de ciénagas traicioneras y de pantanos insondables⁷. Muchos informes de sus ingenieros al coronel Totten dicen que hubo pantanos que nos les hallaron fondo ni a 180 pies de profundidad pero que, sin desmayar, hicieron una calzada para la vía echándoles miles de toneladas de troncos de árboles, roca y vegetación hasta hacer flotar la carrilera sobre los pantanos de esas selvas.

Una vez comenzaba la construcción, comenzaron a llegar barcos desde EE.UU. trayendo máquinas, provisiones, herramientas, rieles, víveres, provisiones y hombres. Los barcos entraban por la boca del Chagres (un poco al oeste de la Bahía de Limón) y remontaban sus aguas hasta la aldea de Gatún, la que estaba constituida por 40 ó 50 chozas y donde la compañía estableció un campamento colectivo para trabajadores. Estos primeros trabajadores eran algunos indígenas de la región y, más que todo, hombres venidos desde la Nueva Granada por el puerto de Cartagena.

7. EL INFIERNO

En los primeros meses la boca del río Chagres fue el sitio usual de desembarco. Allí, en la orilla derecha de la boca de ese río, estaban las ruinas del antiguo fuerte español de San Nicolás. En su desembocadura, el Chagres tenía ordinariamente trescientos pies de ancho, pero de un momento a otro podía crecer furiosamente, elevando su nivel en 40 pies (13 metros). Así fue como el río barrió el primer puente que se le construyó en el poblado de Barbacoas.

Desde la época de la colonia española se sabía que Panamá era un pozo de pestes. Pero lo que ahora encontraban los ferrocarrileros era peor. Desde los primeros kilómetros el istmo combatió a sus nuevos invasores. Máquinas y equipos arrancaban a trabajar tierra adentro y pronto eran tragados por el

barro. Durante varios meses el ingeniero-jefe Totten no pudo establecer su cuartel en el lote que había escogido y topografiado en la isla de Manzanillo. Los pantanos lisos, viscosos y sin fondo, oscurecidos por emanaciones miasmáticas y nubes giratorias de insectos esperaban a los obreros en sus sitios de trabajo. Los obreros que llegaban para comenzar a trabajar en la obra se bajaban de los barcos a los botes de remo, bajo una lluvia torrencial que los empapaba y en medio de la suciedad y los vizcaínos. Trabajaban todo el día diez o doce horas como esclavos perdidos y olvidados por el mundo. Hundidos en el fango hasta el cuello caían, resbalaban, luchaban y maldecían. Nubes de mosquitos zumbaban sobre sus cabezas y succionaban su sangre. En la noche emergían de la selva empapados hasta la piel y empantanados de lodo para entrar, más muertos que vivos, a los botes y eran llevados a un estrecho bergatín o al barco "Telegraph" que les servía de incómodo dormitorio que flotaban en el agitado mar Caribe, mientras se los llevaba la muerte o salían de ese infierno. Las principales causas de mortalidad eran la fiebre amarilla, la malaria, las víboras, la disentería, la dinamita, el ahogamiento, la sífilis y la gangrena de las heridas sufridas en el trabajo. Con poca razón cobró vida y fuerza el dicho de que quedó un muerto debajo de cada polín desde Colón hasta Panamá City, aunque este decir era desproporcionadamente exagerado ya que en toda esa carrilera se pusieron 74.000 polines y los muertos fueron "solamente" 6.000 (ó 12.000 para los más pesimistas). Pero aún así ese dicho prosperó y a quienes supieron de esa horrenda mortandad les pareció verosímil⁸.

Pero a pesar de los tropiezos peligrosos y obstáculos que parecían insalvables, la obra avanzaba metódicamente gracias a la disciplina de tipo militar que impusieron y mantuvieron Totten y Trautwine, y a pesar del horrendo costo en vidas humanas y del

⁷ www.trainweb.org.

⁸ www.trainweb.org.

elevadísimo gasto en dólares. En 1852 se dieron al servicio los primeros 24 kilómetros, exactamente la mitad de la longitud de la línea. Las enfermedades mataban e inmovilizaban a tantos hombres, que estos solamente podían trabajar una semana de cada tres. No se supo nunca cuántos hombres murieron en esa obra. La compañía no los registraba ni los contaba, salvo a los funcionarios blancos estadounidenses, los cuales representaban una pequeña fracción de la fuerza de trabajo empleada durante los cinco años de construcción (en 1853, por ejemplo, de unos 1.500 hombres de la nómina, 1.200 de ellos eran negros). La compañía decía y repetía que los muertos fueron menos de mil. Era una mentira absurda. Un estimativo mucho más razonable es de 6.000 muertos, pero muy bien pudo ser que hubieran sido el doble⁹. Nadie lo sabrá con certidumbre. Y ese número, por trágico que sea, no es tan cruel como la forma en que morían: entre estertores por una mordedura de serpiente; en las agonías de la fiebre amarilla; tiritando con los fríos y las fiebres de la malaria; deshidratados por las diarreas del cólera; con miembros amputados sin anestesia e infectados; con las úlceras abiertas del pián; entre los dolores atroces de una gangrena; o con otras dolencias espantosas que entonces no tenían ni prevención, ni cura ni alivio. Hasta Stephens, el gerente general de la obra muere en 1852, víctima del cólera. De los quizás 10.000 ó 12.000 hombres que murieron, 6.000 fueron enterrados en un cementerio, en Mount Hope, a unas cinco millas de la Bahía de Manzanillo.

La provincia de Panamá carecía de recursos. La comida, los materiales y toda clase de bienes de consumo tenían que venir de Estados Unidos navegando miles de millas marinas. Los indígenas, apáticos y desacostumbrados a trabajar, huían del trabajo y por eso no eran confiables y toda la mano de obra tenía que ser importada. Estos

obreros venían aglomerados en la centina de barcos de todas partes del mundo: de las Antillas, de Inglaterra, de la Nueva Granada, de Irlanda, de Jamaica, de Francia, de la India, de Alemania, de China y de muchas otras procedencias. Iban ilusionados por los altos salarios que ofrecía la compañía. Todos venían a encontrar los mismos resultados. La muerte los exterminaba rápidamente. En un tiempo pareció que había que abandonar el proyecto del ferrocarril. A medida que éste avanzaba era más difícil conseguir más trabajadores nuevos porque las historias atroces de la "Franja Infernal" (o en inglés, "The hellish strip"), que se había convertido en el cementerio de tantos hombres, se había esparcido en casi todo el mundo. Finalmente, se decidió traer obreros chinos y llegaron 800 de ellos. La historia de su infortunada expedición a una tierra donde esperaban ganar altos salarios para regresar triunfalmente a su patria es una de las muchas tragedias que llenan la historia de Panamá. El gobierno neo-granadino en Bogotá, presidido por los generales José Hilario López, primero, y José María Obando, después, nada podían hacer para humanizar aquel inmenso drama porque estaba muy lejos y porque no tenía recursos ni personal para hacerlo.

Poco después de llegar a esta tierra extraña, de costumbres y climas desconocidos, los chinos se fueron volviendo deprimidos de nostalgia y de miedo. Además, la empresa prohibió fumar opio (única forma de evasión para ellos), por ser-decía la empresa- una "costumbre inmoral" y les quitó la porción diaria que acostumbraban usar desde siempre. Una pesada melancolía los invadió. Sólo oían el canto fúnebre de la muerte y sólo anhelaban volver a su tierra. En la resignación pasiva característica de ese pueblo oriental, los chinos comenzaron a suicidarse, aún usando procedimientos terribles: se colgaban de su larga trenza, se degollaban, pagaban a un compañero para que les disparara, o, en grandes grupos unidos de la manos se internaban en el mar para que las olas bravas del Atlántico los tragaran. Unos doscientos que quedaron fueron enviados enfermos a Jamaica.

⁹ www.trainweb.org.

Después de los chinos, la compañía importó irlandeses, atraídos por los altos salarios. Eran de Cork y habían construido canales y ferrocarriles en Inglaterra. Apenas llegaron comenzaron a morir y casi ninguno logró trabajar más de un día. Los pocos sobrevivientes fueron enviados a Nueva York donde la mayoría murió de enfermedades contraídas en Panamá. Después, el trabajo fue completado con obreros traídos de Cartagena, Jamaica y las Antillas.

El peor año en mortalidad fue el de 1852 (cuando murió Stephens), cuando el cólera barrió el istmo, empezando en Colón con la llegada de un barco de Nueva Orleans. De los técnicos estadounidenses empleados entonces, que eran unos 50 ingenieros, topógrafos y dibujantes, murieron todos, excepto dos. Al final, la compañía descubrió que los más resistentes en este sitio y en este trabajo eran los negros antillanos. Despaciosos en sus movimientos, acostumbrados al calor, resistentes a las fiebres, estos hombres de buen humor y humildes, cumplieron un papel meritísimo en la construcción de la obra¹⁰. En el año mencionado, el futuro triunfador de la guerra civil de EE.UU., el entonces coronel Ulyses Grant, siendo un joven oficial del ejército, cruzó el istmo con varios cientos de soldados en camino a California. Perdió en esta travesía 250 hombres. Ya viejo, el general Grant, Presidente de los Estados Unidos, recordaba más los horrores de Panamá que los de la guerra civil.

8. EL AVANCE DE LA OBRA

En los 18 primeros meses de trabajo, solamente se habían tendido 7 millas de carrilera. El capital original, de un millón de dólares, casi se había agotado ya y la compañía estaba teniendo poco éxito en conseguir capital adicional. Pero dos meses después, los rieles habían avanzado otra milla

más dentro de la selva y llegaban a la aldea de Gatún, al borde del Chagres y, pese a todo, descansaban en terreno bien afirmado. Pero aquí el trabajo se detuvo. El dinero se había acabado y los dueños en Nueva York no podían entender cómo podía tomarle a nadie, por perezoso que fuera y por grandes que fueran las dificultades, tanto tiempo para hacer solamente ocho millas de ferrocarril.

En ese momento (noviembre de 1851), sobrevino un golpe de buena suerte inesperada. Dos grandes vapores con ruedas laterales de paletas, el Georgia y el Filadelfia, llegaron a la boca de Chagres trayendo más de mil hombres encaminados a California y hambrientos de oro. Un huracán los forzó a refugiarse detrás de la Isla de Manzanillo. Los afanados viajeros y los ferrocarrileros acordaron una tarifa de 25 dólares por cabeza para viajar hasta Gatún en tren, más 10 dólares por caminar la trocha adicional ya despejada, o por seguir en canoa por el Chagres aguas arriba. Desde entonces el fuerte de San Lorenzo en la boca del Chagres fue abandonado y todos los barcos fueron a desembarcar a la Isla de Manzanillo. Con este dinero la carrilera continuó selva adentro cruzando ríos, jungla, pantanos y montañas.

La horrorosa mortandad de trabajadores le planteó a la empresa un serio problema para disponer de los cadáveres. Primero se hicieron grandes fosas comunes. Pero pronto esto no bastó. La inventiva de los administradores norteamericanos ideó entonces una forma macabra de convertir el problema en un buen negocio. Los cadáveres eran empacados en barriles con salmuera y formol y así los exportaban a Estados Unidos, donde eran vendidos a las escuelas de medicina para servir en las prácticas de anatomía. Para apaciguar su conciencia, la compañía dedicó las utilidades de este negocio a construir un hospital al pié de la línea férrea¹¹.

¹⁰ www.trainweb.org.

¹¹ www.uh.edu.

Pero el trabajo proseguía y la línea avanzaba. El día 1° de mayo de 1850, los trenes llegaban a la aldea de Frijoles. Después alcanzaron y pudieron entrar a Tavernilla. En julio, los trenes viajaban diariamente hasta Barbacoas, todavía cerca al río Chagres. Hombres y materiales comenzaban a ser enviados desde Estados Unidos alrededor del Cabo de Hornos, en el extremo antártico de Sur América para comenzar un segundo frente desde Ciudad de Panamá, sobre el Pacífico, hacia el Atlántico. Ya se habían construido 23 y media millas y faltaban 25¹².

En Barbacoas, el ferrocarril tenía que cruzar el Chagres. Aquí surgió otra cadena de problemas. La compañía hubo de entregar la construcción del puente a un contratista estadounidense. Estaba apenas construido a medias cuando una furiosa creciente barrió una luz entera de la estructura. Al fin del año (1852), el contratista no había construido el puente ni había completado ni un décimo de las carrileras de empalme que se le asignaron. Totten y sus ingenieros asumieron la ejecución de la obra, pero en ello duraron un año: sólo fue el 18 de noviembre de 1853 cuando el primer tren cruzó el Chagres. A propósito de puentes, cabe anotar que las primeras 47,5 millas requirieron 170 puentes y grandes alcantarillas (culverts) de 15 pies o más de longitud; 134 puentes y alcantarillas de menos de 15 pies. Esto da una idea de las enormes dificultades que fue necesario vencer para avanzar en esa selva medio inundada por las lluvias torrenciales y casi cotidianas¹³. Pero, además de puentes, había que construir una trocha en la espesa manigua de 20 pies de ancho; una banca elevada con anchura de diez pies; una subestructura en piedra de 8 pies de ancho; tender polines de 7 pies de largo cada 3 pies de avance; hacer rellenos elevados hasta de 10 pies de altura por encima de los fangales rellenos con troncos y piedra; puentes y pontones en madera o en cemento o en acero; edificios para las estaciones;

campamentos para vivienda de los trabajadores del frente de avance; una línea telegráfica paralela a la vía; muros de contención contra los taludes laterales más empinados; y muchas otras obras accesorias.

9. LA EMPRESA MAS RENTABLE DEL MUNDO

Desde el episodio de los barcos Georgia y Filadelfia, el ferrocarril comenzó a producir cuantiosos ingresos en dinero. En el año de 1852, los accionistas recibieron como dividendos el equivalente al 10% de los ingresos brutos. En ese mismo año, la compañía hizo al gobierno de la Nueva Granada el primer pago del 3% sobre utilidades cada año¹⁴. Desde entonces, el éxito financiero de esta empresa comenzó a crecer en cifras y valores, año tras año, hasta llegar a ser la empresa más rentable del mundo en su momento. Tanto fue así, que en 1956, la empresa recibió ingresos por 1'360.730 dólares y los gastos fueron solamente de 530.249 dólares. Diez años después (1866), las entradas fueron de 2'424.977 dólares y los gastos fueron de \$1'208.364 dólares. En algunos de estos años los accionistas llegaron a recibir por dividendos hasta el 12% del valor de su inversión, que en ese momento era una tasa de rentabilidad altísima en el mundo de Occidente¹⁵.

En 1853, se construyó un segundo puente sobre el Chagres, junto a Barbacoas, de 625 pies de longitud y con seis luces, de hierro, para reemplazar el anterior que era de maderas nativas de esa selva. En febrero de 1854 los trenes ya estaban viajando diariamente hasta la aldea de Obispo, a 18 millas de Ciudad de Panamá. Desde Aspinwall hasta Obispo, el viaje costaba 12,50 dólares en un solo sentido y tomaba cinco horas. En ese mismo año la línea llegó

¹² www.czbrats.com.

¹³ www.trainweb.org.

¹⁴ Ortega (1920).

¹⁵ Ortega (1920).

a la garganta de La Culebra en el kilómetro 52, que es la divisoria de aguas entre el Atlántico y el Pacífico. En el mismo momento, avanzaba desde Ciudad de Panamá el segundo frente de trabajo. En julio de 1854, la carrilera se extendía desde la Isla de Manzanillo hasta un poco antes de la estacioncita que los ingenieros llamaron Summit, por estar en la cima de la Cordillera del Darién. Y cuando la carrilera avanzó un poco más allá de Summit, Totten concentró todos sus esfuerzos en el extremo que venía del Pacífico¹⁶. Finalmente, a la medianoche del 27 de enero de 1855, lloviendo a cántaros, las dos cuadrillas se encontraron cerca de Summit, a 10 y media milla de Ciudad de Panamá y George Totten en persona, con una almadana de 9 libras clavó el último riel al polín. Al día siguiente, el primer tren corrió de océano a océano. La obra costó 7'407.535 millones de dólares, cinco años casi exactos de trabajo inverosímil, y un número no determinado de vidas que unos estiman en 6.000 y otros estiman en mucho más, hasta 12.000. Los estadounidenses lo consideraban, no sin razón, la mayor hazaña de ingeniería de ese momento en el mundo.

10. LA TERMINACIÓN

La inauguración oficial de la obra se hizo el 24 de febrero, haciendo el recorrido de un tren desde Aspinwall (hoy Colón) hasta Ciudad de Panamá, donde se hizo un gran banquete en el Hotel Aspinwall, principal centro social de Panamá City. Arrancando del Atlántico, la ferrovía pasaba por las estaciones de Aspinwall City, Monkey Hill (después Mount Hope, cuando hubo allí un cementerio con 6.000 tumbas), Gatún, Tiger Hill, Lion Hill, Ahorcalagarto, Bohio Soldado, Frijoles, Tabernilla, Barbacoas, Gorgona, Matachín, Obispo, Emperador, Culebra, Paraíso, Pedro Miguel, Miraflores, Ancón, La Boca (desviación) y Panamá City. Las estaciones se hicieron cada cuatro millas.

En cada una se levantó una casa para el jefe de vía ("track master") quien dirigió 10 obreros para el mantenimiento de la vía. Había 12 track masters y 120 obreros y así la obra se mantenía en perfectas condiciones¹⁷.

El coronel Totten fue la fuerza fundamental que hizo realidad este proyecto. Pasó diez años en Panamá: los primeros cinco en la construcción y los cinco siguientes dirigiendo la operación, porque al terminar la construcción, él fue nombrado gerente general. Poco después de la inauguración, enfermó de fiebre amarilla. Estuvo varios días entre la vida y la muerte. Finalmente su médico, un español, le dijo a él y a su familia que no tenía esperanza. Al oírlo Totten se levantó, y con el mismo coraje que había marcado cada uno de sus actos, le dijo al galeno: "Usted está equivocado, señor, aún no. ¿Qué va a pasar con el ferrocarril? La fiebre amarilla no puede matar a un Totten. Me aliviaré". Y así lo hizo.

El gobierno de Colombia dio plenos poderes en la región a la compañía del ferrocarril y los empleados de ésta se convirtieron en la policía del istmo. Así la empresa controló ese territorio empleando una banda de 40 hombres comandados por un aventurero tejano, Ran Runnels, famoso en su día por su audacia y decisión, y quien se convirtió en el terror de los criminales que infestaban a Panamá. Runnels usaba los mismos métodos de estos criminales pero aplicándolos con mayor dureza.

En 1863, la Constitución de Rionegro le cambió a nuestro país el nombre y pasó a llamarlo Estados Unidos de Colombia. Panamá pasó a ser uno de los nueve "estados soberanos" que la formaban. Ya como estado soberano pasó a ser el que se entendía con el ferrocarril. En tal condición, Panamá (quién sabe bajo qué presiones) tomó la decisión el 16 de agosto de 1867 de cambiar la concesión de 49 años a 99 años y cambió la retribución

¹⁶ www.czbrats.com.

¹⁷ www.trainweb.org.

pecunaria al Estado, la cual ahora consistió en un millones de dólares, por una sola vez, más 250.000 dólares cada año, además de transporte gratis en los trenes de la compañía para tropas, funcionarios estatales y sus cargamentos.

Así comenzó la vida operativa del Ferrocarril de Panamá, el cual serviría, medio siglo después, como medio fundamental para construir el canal interoceánico, en los diez años de 1910 a 1914.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

[1] www.czbrats.com/Articles/Town_RR_Canal.htm. Consultado el 26 de febrero de 2003.

[2] www.czbrats.com/Articles/PRR_903.htm. Consultado el 27 de febrero de 2003.

[3] www.trainweb.org/panama/totten.html. Consultado el 28 de febrero de 2003.

[4] www.trainweb.org/panama/aspinwall.html. Consultado el 28 de febrero de 2003.

[5] www.trainweb.org/panama/stephens.html. Consultado el 28 de febrero de 2003.

[6] www.trainweb.org/panama/images.jpg. Consultado el 28 de febrero de 2003.

[7] www.trainweb.org/panama/facts.html. Consultado el 2 de marzo de 2003.

[8] Ortega, Alfredo. Ferrocarriles Colombianos. Resumen histórico. Bogotá. Imprenta Nacional. 1920. 662 p.