

7. Las estructuras del movimiento marítimo vinculado a Panamá

El equipamiento portuario, como se ve, era mínimo, aunque probablemente no muy distinto a la de la gran mayoría de las ciudades marítimas de América, sobre todo el lado Pacífico, donde para encontrar un fondeadero bien abrigado y profundo había que remontarse hasta Chile. En la costa peruana, por ejemplo, los barcos de gran porte no podían arribarse a la orilla y anclaban a distancia. Un caso típico es el puerto de Cerro Azul, antiguo fondeadero de la ciudad de Cañete, al sur de Lima, y cuya entrada flanqueaban como centinelas varios islotes encanecidos por el guano. Pero si las condiciones naturales no favorecían la construcción de muelles y otras obras de infraestructura portuaria, cabría preguntarse, por otra parte, si realmente éstas se habrían justificado. Probablemente no, al menos por lo que respecta a Panamá, y debido, sobre todo, al volumen del movimiento portuario. Pero esto nos lleva a nuestro último punto.

¿Cuál era y cómo estaba estructurado el movimiento marítimo vinculado al Istmo de Panamá? Y lo hemos dejado como punto final porque hacía falta que examináramos antes, como ya lo hemos hecho, ciertos fenómenos estructurales propios de la ruta sin los cuales el movimiento marítimo no podría comprenderse. Y ahora se verá por qué ciertos ejercicios numéricos como los que hemos hecho, aunque tediosos y acaso hasta presuntuosos, eran necesarios. También veremos cómo éstos cobran sentido y de qué manera resulta difícil entender la historia marítima americana (al menos de aquella de la que formaba parte Panamá) sin comprender los mecanismos que articulaban la ruta transistmica. Nos resta, sin embargo, muy poco espacio para ello, de modo que nos limitaremos a lo esencial.

Empecemos por distinguir dos grandes movimientos marítimos y comerciales distintos: por un lado el vinculado a la Carrera Atlántica, es decir el de los tesoros y las mercancías caras, y por otro el de carácter

regional, para el trasiego del Situado, el intercambio de mercancías e insumos de todo tipo y sobre todo para el comercio de alimentos.

Resumiré mis pruebas y sugeriré algunas hipótesis, aunque esto no es fácil dada la brevedad del espacio que nos queda, porque para referirnos a los circuitos de navegación, es decir las rutas, debemos considerar no sólo las mercancías que eran objeto de intercambio, sino también las condiciones naturales de la propia navegación e incluso la tipología de las embarcaciones, ya que éstas eran distintas según el medio líquido y la coyuntura tanto económica como política. Daremos el acento, sin embargo, a las estructuras.

Señalaremos en primer lugar los grandes contrastes entre la navegación atlántica y la pacífica. La atlántica era, como ya se sabe, paralelográfica, sus rutas de ida y vuelta eran distintas y se viajaba procurando la mejor estación; finalmente estaba dominada por el viaje en convoy. La navegación por el Pacífico americano, sobre todo en la ruta más activa, es decir entre las costas peruanas y Panamá, seguía el sentido de los meridianos y virtualmente quedaba condenada a una misma ruta tanto a la ida como a la vuelta, buscando no alejarse de las costas; por último, se viajaba normalmente en solitario y los únicos convoyes eran los de la pequeña armadilla de la Mar del Sur con los tesoros. Esta navegación tenía una gran ventaja: el mar era calmo, de ondas alongadas que favorecían la navegación por inercia, lo que permitía embarcaciones pesadas, grandes e incluso contrahechas; la posibilidad de viajar cerca de la costa permitía dedicar más espacio a las mercancías y menos al llamado «peso motor» de los alimentos y bebidas para el gasto del viaje, es decir, sacarle más provecho económico al espacio disponible. Desde el sur, en dirección a Panamá, las naves eran empujadas por los vientos sures y la poderosa corriente de Humboldt hasta la altura de Guayaquil y el trayecto hasta Panamá se hacía en tiempos relativamente cortos: 14 días desde Guayaquil, 30 desde Callao.

Sin embargo todas estas ventajas se perdían en el viaje de «bajada», partiendo de Panamá. Viajar durante los 9 meses de invierno suponía enfrentarse a proa con los vientos sures y la corriente de Humbolt, de modo que la mejor época para viajar era entre diciembre y marzo o abril, aprovechando los nortes estivales y la contracorriente de El Niño, que hacía aparición precisamente en diciembre. Aún así se presentaban grandes problemas, ya que había que hacer un largo desvío hasta la latitud de Nicaragua y luego regresar por el paralelo situado a la altura de Guayaquil y sólo desde allí viajar cerca de la costa. Este era un viaje demorado y a la vez impredecible. Desde Panamá podía tardarse 90 días y aún 120 días. De hecho, era más aconsejable desembarcar en Paita y continuar el resto del viaje hasta Callao a lomo de mula, que seguirlo en barco, y así lo hicieron muchos viajeros del período colonial. Siguiendo esta ruta era prudente destinar gran parte del espacio de las naves para el «peso motor», a fin de evitar riesgos de hambre y sed a los pasajeros y tripulantes, de modo que era económicamente menos ventajosa que la otra ruta, es decir la de subida.

Numerosos textos de la época describen estos problemas y lo respaldan las pruebas seriales de miles de viajes registrados en las cuentas de Real Hacienda, tanto de Panamá como de Guayaquil y Callao. Se observa, en efecto una mayor concentración de las llegadas a Panamá hacia mayo, seguido de abril y junio, por lo menos hasta la década de 1660, es decir mientras las ferias se celebraban con relativa regularidad anual o bienal, ya que era hacia mayo cuando los tesoros debían llegar desde Perú a Panamá para que en dos meses o cosa así los recogiera la flota recién llegada de España y ésta pudiera regresar a casa antes de noviembre, o sea antes de que se desataran los vientos invernales y pusieran en peligro los convoyes de la carrera.

Hacer funcionar esta gigantesca maquinaria, armonizando la salida de las flotas desde Sevilla a Cádiz, con la producción argentífera peruana, que debía esperar a la caída de las aguas para proceder al beneficio de la

plata, la conducción de ésta hasta Arica, por cientos de kilómetros a lomo de mula, y desde allí hasta Callao para los correspondientes registros y luego hasta Panamá, no era una operación muy simple ni fácil de acometer. Ya hemos visto los problemas que oponía la barrera del Istmo, que a veces resultaban insuperables si la feria tenía lugar en invierno y los pasos se hacían intransitables; si la salida de la flota de Portobelo se veía detenida por la amenaza de piratas, o si los cargadores transístmicos se rehusaban a cargar la plata por tarifas inferiores a las que reclamaban dada la carestía, por ejemplo, de maíz, y al hecho de que sus gastos de transporte eran mayores que sus ingresos, como en efecto ocurría a menudo. Era entonces cuando la barrera transístmica se convertía en una grave amenaza para el funcionamiento de todo el sistema. Es comprensible que tan complejo sistema funcionara con dificultad, y que pendiera de cualquier falla en el engranaje para quedar varado; pero así y todo funcionó. Que yo sepa, sólo una vez la feria concertada no pudo celebrarse y la plata no cruzó el Istmo, pero ésto se debió a la captura de Portobelo por fuerzas navales británicas. Esto ocurrió en 1739 y fue la última vez que trató de celebrarse una feria en el Istmo.

Pese todas las dificultades, sin embargo, la naturaleza se mostró pródiga con el sistema. Las lluvias empezaban a caer justo a tiempo para que la plata pudiera ser beneficiada y trasladada a Arica, precisamente hacia abril, es decir cuando empezaban a soplar los sures que facilitaban la navegación a Panamá, a donde se llegaba desde Callao en 30 días. En mayo apenas empezaba a llover en Panamá, los pasos del camino de tierra se encontraban todavía endurecidos por el largo estiaje de 3 ó 4 meses, y los numerosos ríos y quebradas del trayecto aún no presentaban crecidas peligrosas, todo lo cual favorecía el trasiego de mulas con los tesoros. Finalmente para esas mismas fechas ya habían dejado de soplar en el Caribe los peligrosos nordestes del verano y la navegación de la flota, de Cartagena a Portobelo y viceversa, podía realizarse sin mayores riegos; es más, entre mayo y agosto era la mejor época para navegar y

cuando el trayecto de regreso de Portobelo a Cartagena podía realizarse en el menor tiempo posible. Es decir todas las circunstancias eran favorables para que el sistema marchara de la mejor manera posible, considerada la época, como si la naturaleza y el hombre se hubieran, por una vez, puesto de acuerdo. Si todo el cronograma se cumplía como estaba previsto, las flotas podían estar de vuelta a España antes de que el invierno amenazara en sus costas.

Tal era, en efecto, el programa ideal, y de hecho la mayoría de las veces se cumplió. Por lo que podría legítimamente sospecharse que cada punto del programa se había inspirado más bien en el reconocimiento de las condiciones que ofrecía la naturaleza, que en una construcción mental concebida en Madrid o Sevilla. Y es que la naturaleza, sobre todo en aquellos tiempos, en que las principales fuentes de energía tenían en ella su origen, no podía ser una instancia ajena a la acción del hombre y a la que éste podía ignorar en el montaje de una maquinaria tan compleja, aunque este es un tema al que por desgracia muy a menudo han descuidado los historiadores.

En el diálogo permanente que entonces mantenía el hombre con la naturaleza, aquel tenía que adaptarse a sus leyes de hierro o trataba de sacarles el máximo provecho. Mientras el sistema de la Carrera atlántica fue dominante sobre las economías del lado Pacífico de América, el movimiento marítimo, la producción, los recursos y las iniciativas se ponían a su servicio. Y esta es la razón de que la mayor concentración de viajes a Panamá se concentrara a mediados de año. Sin embargo, cuando este dominio cesó y las flotas fueron llegando cada vez en forma más espaciada y errática, aunque en todo caso concentrándose en los meses invernales, es decir entre mayo y diciembre, cuando la navegación desde el sur era más favorable. Por el contrario las salidas se concentraban entre diciembre y abril, cuando las naves podían contar con el viento de popa. Esto es lo que se deduce con rotundidad de los miles de registros marítimos conservados. En otras palabras, una vez cesaron los imperativos del gran

comercio del lado Pacífico empezó a regirse por sus propias leyes, aprovechándose mejor de las ventajas de la navegación estacional. Todo esto, además, y en gran parte debido a la decadencia del sistema de flotas y ferias, sirvió de estímulo al comercio interregional que es precisamente entonces cuando empieza a definirse con más claridad, creándose circuitos comerciales que en algunos casos se conservarían intactos hasta la misma independencia.

8. El tonelaje de las flotas en ambos océanos

Pero este es un tema que apenas empieza a estudiarse. En la misma situación se encuentra el estudio de las flotas mercantes de los mares americanos y los tipos de barcos que ellas tenían, aunque no me refiero tanto a sus aspectos constructivos y técnicos -que por cierto tampoco se han estudiado lo suficiente- sino sobre todo a su capacidad de carga y a la diferencia de las tipologías como una respuesta a las coyunturas económicas y políticas y al carácter de los medios líquidos donde navegaban.

De acuerdo a los registros de embarque de los tiempos en que el sistema de ferias todavía era regular, se advierte claramente la diferencia en el tonelaje de la flota que llegaba a Portobelo para las ferias y el de la flotilla del Pacífico. El primero era dos y hasta tres veces superior. La razón de esto es doble. Por un lado la flota de la Carrera llegaba en convoy, es decir toda junta, con sus 3,000 ó 4,000 toneladas de mercancías. La segunda razón tiene que ver, por un lado, con las características de la travesía transistmica y por otro, con la navegación a partir de Panamá. Ya vimos que para que las bodegas del Istmo desocuparan toda la carga de una feria podían tardarse más de medio año, si es que no el año entero. Y también sabemos que las embarcaciones mercantes del Pacífico no viajaban en convoy sino en solitario, en gran parte porque era inútil concentrar todas las embarcaciones en Panamá cuando se producía una feria, pues la mercancía iba bajando desde

Portobelo en pequeños volúmenes, digamos en partidas de 20 a 35 toneladas que era lo que cargaban las chatas y bongos. Y cuando nos referimos a que las entradas a Panamá se concentraban a mediados de año apuntamos a una tendencia dominada por mayo y los meses vecinos, lo que no quiere decir que toda la flotilla llegaba en un mismo mes o entre abril y junio.

El tonelaje unitario de los bajeles del Pacífico era muy inferior al de los del Atlántico, pero ésto se compensaba con la repetición de los viajes. Desde Panamá a Callao, como dijimos, se tardaban entre 3 y 4 meses, y a la vuelta, un mes, de modo que un viaje redondo tomaba de 4 a 5 meses, tal vez 6, permitiendo a un mismo bajel viajar una dos veces por año. En 1589, por ejemplo, el tonelaje agregado de la flota Atlántica era, según los cálculos de Chaunu, de 16,416 toneladas, de las cuales 15,996 correspondían a los mercantes. Para el mismo año toda la flota mercante del virreinato peruano sumaba 37 navíos con una capacidad agregada de 254,000 arrobas ó 4,618 toneladas (de 55 arrobas la tonelada, ó 2 pipas de 27.5 arrobas cada una, según el método de cálculo de la época). La flota Atlántica superaba en 3.5 veces la del Pacífico. Pero mientras en el Atlántico viajaban naos, navíos y galeones gigantes de hasta 1,000 toneladas, en el Pacífico era raro que los más grandes llegaran a 400. De hecho, en 1589 de los 33 navíos mercantes del Pacífico la media ponderada era de 76.5 toneladas; los navíos de guerra, que suman 4, tenían una medida ponderada de 162.5 toneladas nada más, mientras que los pequeños barcos para el abastecimiento alimenticio de Panamá tenían una capacidad media de 25 toneladas.

Hasta principios del siglo o s. XVII la diferencia entre ambas flotas es evidente, pero hacia la tercera década del siglo esta disparidad empieza a declinar. En 1637, por ejemplo, la flota mercante del Atlántico desplaza 2,590 toneladas, mientras que las 23 embarcaciones entradas a Panamá tienen un desplazamiento de 94,700 arrobas ó 1,721 toneladas con una media por unidad de 75 toneladas. La flota Atlántica sólo supera en

capacidad a la del Pacífico por 1.5. Las embarcaciones mayores del Pacífico, sin embargo, no desplazan más de 182 toneladas y abundan las que tienen entre sólo 7 y 55 toneladas. A partir de la segunda mitad del siglo o s. XVII el tamaño de ambas flotas va equiparándose, aunque a medida que avanzan los años es evidente que la flota del Pacífico va ganando ventaja. Este doble proceso tiene su causa, por un lado, en la declinación del sistema de ferias, y por otro en el aumento del comercio interregional del Pacífico.

Entre 1650 y 1700, por ejemplo, las flotas atlánticas exhiben un tonelaje que varía desde un mínimo de 2,000 toneladas a un máximo de 6,000. En las seis flotas que llegaron para las últimas ferias de Portobelo, hubo dos con menos de 2,000 toneladas y la mayor no llegó a 4,000 toneladas. Ya en 1651 la flota del Pacífico superaba a las entradas atlánticas. Entre 1658 y 1699, cuando sólo hubo 14 ferias, las flotas que arriban a Portobelo sólo suman 225 embarcaciones con un promedio por flota con sólo 7, 8 y 9 embarcaciones. Sólo 3 flotas llegaron a 20 embarcaciones y una a 25, la de 1685, cuando en el virreinato peruano ya circulaban por lo menos 70. El tonelaje agregado de las flotas entradas entre 1650 y 1699 lo hemos calculado en 63,156 toneladas y un promedio por flota de 1,263 toneladas, mientras que la flota del Pacífico rondaba las 6,000 toneladas, es decir casi cinco veces más.

Todos estos cambios van a tener grandes consecuencias en la navegación y el comercio del Pacífico americano. Mientras el sistema de flotas se mantuvo en apogeo, la navegación y el comercio del Pacífico marcharon a compás de la Carrera atlántica, como se refleja no sólo en la estacionalidad de la navegación para concentrar los viajes a Panamá hacia las fechas de llegada de las flotas sino en el hecho de que la gran mayoría de las embarcaciones que existían en el Pacífico estaban vinculadas a la ruta transísmica; según mis cálculos no menos del 75 por 100. Pero al deteriorarse el sistema de flotas los ritmos de la navegación y los circuitos comerciales comenzaron a cambiar rápidamente de patrón. Como ya se

dijo, se viaja a Panamá sobre todo en los 9 meses invernales, y la concentración a mediados de año desaparece. Por otro lado, y de la mano con el crecimiento de la flota, van intensificándose los intercambios entre las regiones, no sólo entre las del Pacífico, sino entre éstas y las colonias del lado Caribe, a base sobre todo del cacao, tabaco, y más tarde cobre y estaño, aunque estos últimos productos sólo aparecen a fines del s. XVII y se destinan a Cuba al parecer para su entonces próspera industria astillera y azucarera.

La ruta panameña, pese a la crisis de las ferias, seguirá siendo muy activa, por lo menos hasta mediado del siglo XVIII, incluso varios lustros después de la última feria. Pero esto se deberá a que continúa siendo un pasaje decisivo para la trata esclavista, de primer orden por lo menos hasta 1739, cuando se cancela en Asiento inglés; a que, sobre todo desde 1680, se convierte en zona de paso para el intercambio regional de productos como la cascarilla y la lana vicuña, que siguen su curso hacia Europa; y finalmente debido a que a lo largo de la primera mitad del siglo XVIII es uno de los centros más activos del contrabando en el Continente, con embarcaciones sobre todo inglesas y francesas.

De modo que gran parte del movimiento marítimo del Pacífico seguirá vinculado a la ruta panameña. A partir de mediados del siglo XVIII, sin embargo, los tránsitos transísmicos empezaron a deteriorarse rápidamente y se mantuvieron estancados hasta la víspera de la Independencia. Mientras que entre los puertos ecuatorianos y los peruanos y entre éstos y los chilenos se iba desarrollando una actividad comercial cada vez más intensa, los vínculos de Panamá van decayendo, aunque sin detenerse. La gran novedad consiste, sin embargo, en que los vínculos marítimos y comerciales de los países sudamericanos con España ya han dejado de hacerse por la vía de Panamá para seguir el rumbo del Cabo de Hornos.

A partir de 1758 el producto dominante de las entradas es el cacao que durante muchos años, desde entonces, llega a absorber el 90 por 100 de los registros de exportación de Portobelo. Ya para entonces la

cascarilla ha empezado a seguir el camino del Cabo de Hornos y lo mismo ocurre, al parecer, con la lana vicuña. Es la demanda mexicana de cacao guayaquileño lo que en verdad salva a la ruta panameña. El resto de las entradas en tránsito se reduce en tintes, cobre y estaño, estos últimos como se dijo desde fines del s. XVIII. Todas las demás mercancías consisten principalmente en alimentos para el abasto de Panamá. En retorno, por lo menos hasta la década de 1770, alrededor del 75 por 100 del valor de las exportaciones corresponde a los esclavos, ya que el excedente exportable producido realmente en el país se reduce a pita, cueros, tablones de madera preciosas, yerbas medicinales y algunas manufacturas locales, sobre todo cerámica de Los Santos, todo ello con muy poco valor.

A mediados del s. XVIII, un año típico como 1761 suponía sólo 12 entradas de embarcaciones a Panamá, la mayoría -unas nueve- descrita como **barco**, con un desplazamiento alrededor de 25 toneladas; el resto eran fragatas, tal vez de unas 150 toneladas y que llevaban desde el Callao el Situado, y una chata, de unas 30 toneladas; total, alrededor de 600 toneladas, prueba evidente de que los años dorados ya eran cosa del pasado. Sólo a partir de la década de 1780 empieza a sentirse alguna mejoría. Un año típico como 1791 muestra 22 embarcaciones registradas, pero siempre dominando el barco, con 11 unidades, seguido por 4 canoas, 2 paquebotes, una fragata, una falúa, una balandra, una piragua y un «barquito». Todos, con la excepción de la solitaria fragata, embarcaciones de modestísimo tonelaje, signo evidente de que todavía las cosas no habían cambiado mucho.

En Portobelo el cuadro no es muy diferente y su comercio virtualmente se reduce, por un lado, a los registros de abastos procedentes sobre todo de Cartagena, de donde recibe también las manufacturas europeas, y por otro a las reexportaciones de cacao, cascarilla, etc., con destino a Cartagena y La Habana para ser reembarcadas a España, o para Veracruz y Campeche donde se encuentra el mayor mercado

continental del cacao. Pero en Portobelo los mensajeros de los malos tiempos no son el barco, los chinchorros y las piraguas, como en el Pacífico, sino las balandras y las goletas, más aptas para cabalgar por las aguas más rizadas del Caribe, pero igualmente de módica capacidad de carga.

Así fue cómo, a lo largo de los siglos, los grandes bajeles, como los galeones (que eran raros), los naos, los navíos y las fragatas, siguieron fondeando en Perico, mientras que el enjambre de pequeños barcos, chinchorros y piraguas con alimentos continuaron atracando en la rampa de la Atarazana o de la puerta de mar. ¿Para qué, después de todo, perfeccionar el equipamiento portuario si con lo poco que había bastaba para las modestas escalas del movimiento marítimo? Con más razón en Portobelo, cuya cómoda y bien abrigada bahía era un verdadero prodigio de aguas serenas, profundas y seguras, donde, si hemos de creer una fuente, podían caber todas las flotas del Imperio. Si durante las ferias opulentas no hicieron falta grandes obras de ingeniería portuaria ¿para qué hacerlas en los años dominados por las balandras y goletas, es decir desde, digamos, 1680?

9. La crisis del sistema marítimo tradicional

Un capítulo aparte -y no extenso- habría que dedicarle al período entre 1808 y 1825, cuando la ruta transistmica volvió a recuperar su legendaria y todavía no olvidada vitalidad, gracias a que una vez más fue usada por el trasiego de la plata americana -no sólo la del Perú como antes, sino también de la mexicana, que desde el inicio de la guerra de Independencia prefirió el camino más seguro del Istmo- y gracias también al movimiento marítimo que se desarrolló entre Jamaica y Panamá para el abastecimiento de manufacturas inglesas a las colonias españolas del Pacífico. El Istmo volvió entonces a convertirse en el centro de uno de los más animados comercios de hispanoamérica, aunque ya no como Istmo de Sevilla, según la célebre expresión de Chaunu, sino como Istmo

de Jamaica. Y de hecho se vivía la sensación de una feria continua que, con algunos reveses, permaneció ininterrumpida hasta 1819 y nuevamente siguió entre 1821 y 1825, aunque en éste último período más que nada debido al movimiento de las tropas revolucionarias que, siguiendo el estandarte de Bolívar, se movilizaban desde Venezuela a Perú retornando por la misma ruta al terminar las guerras.

Pero ya hemos llevado demasiado lejos nuestra exposición y es hora de ponerle punto final. Diré sólo que la influencia británica fue pasajera y virtualmente cesó en 1825 -a diferencia de lo que ocurría en otras partes del Continente-. Desde ese año hasta la década de 1840, el comercio británico con Panamá se reduce casi a cero, hasta que empiezan a aparecer los primeros vapores de la Pacific Steam Navigation Co., por el Pacífico, y la Royal Mail Steam Ship Co, por el Caribe. Irónicamente, durante este período, es decir de 1825 a 1840, que fue de profunda recesión económica para Panamá, volvieron a construirse los circuitos de intercambio tradicionales con predominio del Perú, seguido de Guayaquil, y en gran parte basado en el abasto de alimentos, es decir un circuito que se había formado desde mediados del siglo XVI y que, a la sombra de la gran Carrera de las ferias, e incluso a la sombra del comercio del cacao, los esclavos y otros productos para el tránsito, nunca se había detenido. El patrón colonial, por lo menos en este sector, sobrevivía a la Independencia. Habría que esperar a la brutal sacudida del Gold Rush, acompañado del impacto que se hace sentir en Panamá desde 1849 con el ferrocarril y los vapores del naciente capitalismo industrial, para que todo cambiara de golpe, y los patrones marítimos, al igual que los circuitos de comercio regionales, se desvanecieran para siempre y cada región, desde entonces, tuviera que arreglárselas a solas, como pudiera, en el nuevo orden colonial que de esa manera irrumpía en la historia.

Panamá, 6 de junio de 1984.

2. PANAMÁ: 1820 - 1848. LOS PROYECTOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UN CANAL ISTMICO

Gerstle Mack

Durante los años que siguieron a la independencia, "un diluvio de proyectos para un canal en Panamá inundó al gobierno de la Gran Colombia y a su sucesora la Nueva Granada. Bolívar aprobó la empresa en teoría, pero ninguna de las primeras proposiciones encontró su favor ni el del Congreso y, por cierto, ninguna merecía tomarse en serio. En 1822-1823, el Coronel William Duane, de Filadelfia, visitó a Bogotá y a su regreso intentó constituir una compañía para excavar 'el estrecho de Panamá' para lo cual he hecho proposiciones al gobierno colombiano (respaldado por capitalistas)...".⁽¹⁾ Uno o dos años más tarde, el Capitán Charles Stuart Cochrane de la marina de guerra británica inició negociaciones para un derecho similar. Justamente, acababa de investigar la línea divisoria de aguas de La Raspadura, la cual aceptó con reservas como un sitio posible para el canal, pero encontró más conveniente la ruta de Panamá y "concibió un plan para establecer una compañía en Inglaterra para realizarla y el proyecto sería presentado ante el próximo congreso (colombiano)...".⁽²⁾ En 1825, Welwood Hislop, comerciante jamaicano, solicitó "el privilegio exclusivo para unir los... océanos, en aquella parte que estime más conveniente... por medio de un canal o un ferrocarril..."⁽³⁾ Al no tener idea del costo o de las dificultades implícitas, Hislop pidió una concesión por 21 años solamente y

* Tomado de Gerstle Mack. **La tierra dividida. Historia del Canal de Panamá y otros proyectos del Canal Istmico.** 3ra edición Panamá, Editorial Universitaria, 1992, ps. 114-128.

⁽¹⁾ William Duane, *A Visit to Colombia in the years 1822 and 1823*, Philadelphia, 1826, p. IV.

⁽²⁾ Charles S. Cochrane, *Journal of a residence and travels in Colombia*, Vol 2, London; Henry Colburn, 1825, p.432.

⁽³⁾ Niles' Weekly Register, Vol. 28, No. 715 (May 28, 1825) p. 198.

se concedió a sí mismo un año de gracia antes de comenzar los trabajos. Al final, ninguna de esas solicitudes fue aceptada (posteriormente a ese año) y el gobierno de Bogotá, alarmado por la amenaza de un canal competidor en Nicaragua, tomó las riendas del asunto. De acuerdo con instrucciones oficiales, el enviado colombiano en Londres pidió la ayuda financiera de Gran Bretaña para poner a Colombia en situación de construir su propio canal, pero se vio obligado a comunicar su fracaso.

En 1827, el Capitán John Augustus Lloyd, de la armada británica, y el Capitán Mauricio Falmarc, un oficial sueco en el servicio militar colombiano, solicitaron permiso para estudiar el Istmo. Bolívar lo concedió, aunque de mala gana, según Lloyd. Iniciaron la investigación el 5 de mayo de 1828 en el Pacífico, pero ya habían empezado las lluvias y cuando a fines de junio llegaron al Chagres tuvieron que suspender sus labores durante ese año. El estado atmosférico no era el único enemigo. El Gobernador militar de la provincia, General Sarda, «un fiero y celoso vizcaíno»⁽⁴⁾, con un rencor personal hacia Bolívar, estorbó maliciosamente a los ingenieros, a los cuales «rehusó dar toda ayuda pecuniaria...y los expuso en forma deliberada...a los ataques sanguinarios de los bandoleros que entonces infestaban el Istmo».⁽⁵⁾ Sin embargo, los investigadores reanudaron sus estudios en febrero de 1829 y hasta cierto punto los terminaron.

Puesto que las circunstancias limitaron a los exploradores a las pocas sendas ya trazadas a través de la selva, no descubrieron una cima menor de 620 pies sobre el nivel del mar, pese a que Lloyd estaba convencido que existía un paso mucho más bajo a unas cuantas millas del camino. Los dos ingenieros propusieron utilizar el río Chagres, desde su desembocadura hasta su unión con la Trinidad y desde ese punto hasta el Pacífico, para construir primero un ferrocarril y luego un canal. Para el ferrocarril sugirieron la alternativa de dos rutas, una hacia la ciudad de Panamá y la otra hacia un puerto cerca de La Chorrera, a unas 15 millas más al oeste. Esto iba a ser solamente un paso preliminar en la construcción del canal, el que debía seguir el lecho del río Trinidad. La investigación de Lloyd y Falmarc, pese

⁽⁴⁾ John A. Lloyd. *On the facilities for a ship Canal Communication... Through the Isthmus of Panamá*, Inst. of Civil Engineers, Minutes of Proceedings, Vol. 9 (1850). p. 59.

⁽⁵⁾ *Ibid.*, p.59.

a ser superficial, fue la más digna de confianza entre las llevadas a cabo en el Istmo hasta entonces. Se les debe dar crédito porque hicieron la primera recomendación formal de la Bahía de Limón como el extremo atlántico de un canal, sugerencia que fue incorporada a la mayoría de los proyectos subsiguientes, incluso al que se llevó a la práctica. En todos los aspectos, la Bahía de Limón era mejor puerto terminal que la desembocadura del Chagres, pero el rompeolas necesario para hacerlo seguro costaría más de lo que Lloyd se imaginaba. El entusiasmo también lo llevó a atribuirle al interior del Istmo ciertas bondades naturales que luego resultaron ilusorias: «Sus recursos son inmensos y su fertilidad asombrosa y excelente. Posee las mejores aguas, la más variada, abundante y preciosa foresta del mundo, un inagotable abastecimiento de materiales de construcción de toda clase... mientras que la comida... es asimismo abundante y barata».⁽⁶⁾

Los limitados prejuicios de Lloyd, en su discusión sobre los trabajos para la construcción del canal lo llevaron a extrañas conclusiones. Favorecía la importación de convictos, pero no como se había propuesto, procedentes conjuntamente de Gran Bretaña, Francia y los Estados Unidos, puesto que «tal concentración de vicios sería altamente objetable»,⁽⁷⁾ sino de las Islas Británicas y de la India Británica solamente. A pesar del clima, Lloyd consideró al Istmo sumamente adecuado para la colonización de los ingleses, tanto voluntarios como convictos, quienes «presentarían una barrera humana de fuerza tan formidable como para limitar... cualquier intento de los... Estados Unidos hacia el engrandecimiento e incremento de su territorio...».⁽⁸⁾ Leal a la práctica de sus convicciones, Lloyd sólo sentía desdén por los panameños, «los más supersticiosos y los menos libres de las ataduras de la religión de todos los colombianos... Los billares, las galleras, el juego y fumar en malas compañías, son entretenimientos exclusivos... Su mejor cualidad es la gran liberalidad hacia los pobres y especialmente hacia los viejos y los enfermos».⁽⁹⁾

⁽⁶⁾ Ibid., p. 65

⁽⁷⁾ Ibid., p. 63

⁽⁸⁾ Ibid., p. 65

⁽⁹⁾ John A. Lloyd, *Notes Respecting the Isthmus of Panamá*, Royal Geog. Soc. of London Journal, Vol. 1 (1832), pp. 99-100.

En 1833, el gobierno de Nueva Granada intentó reabrir las negociaciones con Gran Bretaña, Francia, España, los Países Bajos y los Estados Unidos para una ayuda financiera en favor de un canal o un ferrocarril por el Istmo, pero nuevamente la gestión fracasó y las autoridades desilusionadas, abandonaron toda esperanza de respaldo oficial y resolvieron dirigirse a la empresa privada. El 25 de mayo de 1834, el Congreso de Bogotá autorizó al Presidente hacer los arreglos de un contrato con cualquier individuo o compañía para construir una carretera, un ferrocarril o un canal. Exactamente un año más tarde, el Congreso aprobó un decreto que ofrecía privilegios adicionales a los constructores de un ferrocarril o una vía acuática. Este segundo decreto tenía un propósito definido. El Contrato para el canal estuvo en decisión durante algunos meses, los detalles casi establecidos sólo necesitaban este aliciente adicional para cerrar el trato. Cuatro días más tarde, el 29 de mayo de 1835, el Congreso concedió al Barón de Thierry los derechos del contrato para un canal.⁽¹⁰⁾

Era típico de la perversidad que recorría como hilo retorcido la historia de los proyectos canaleros del siglo XIX, que esta primera concesión de Nueva Granada se otorgara al más atolondrado de todos los candidatos concebibles. Carlos, supuesto Barón de Thierry, ya que su título nunca se investigó con claridad, era un personaje extravagante, tan irresponsable, tan crédulo y tan imbuido de delirios de grandeza que era difícil de evitar la convicción de que en realidad era demente. Nació alrededor de 1795, probablemente en Londres, hijo de una familia emigrante francesa e ingresó en Cambridge como becado. En 1820 un misionero lo presentó a dos jefes maoríes de Nueva Zelanda, para ese entonces todavía Nación independiente. Los dos maoríes, impresionados por la fluida charla de Thierry, lo invitaron a establecer una colonia en su país y acordaron venderle 40,000 acres en North Island. En 1823 recibió la escritura de propiedad.

Dos años más tarde, de Thierry reunió un grupo de presuntos colonizadores y se preparó a zarpar con ellos hacia Nueva Zelanda, pero la condena de una de las naves como no apta para la navegación y el abandono del resto de ellas por los descontentos colonizadores y tripulantes, impidió

⁽¹⁰⁾ H. Rep. 145, Congreso 30, Sesión 2 pp. 287-288

su partida. En 1826, de Thierry y su familia emigraron a los Estados Unidos donde vivieron precariamente hasta 1834, cuando zarparon hacia las Indias Occidentales. En Pointé-à-Pitre, en la isla francesa de Guadalupe, de Thierry conoció a un capitalista judío de nombre Agustín Salomón, a su socio comercial Silvain Joly de Sabla, al Mayor Fergus, Asistente del Gobernador y a otros tres hombres, Vigneti, Bertolini y Morel. Salomón y de Sabla eran comerciantes sumamente respetables, pero las reputaciones de uno o dos de los otros, eran dudosas. Con estos seis socios, de Thierry formó un sindicato para construir un canal interoceánico y acompañado de algunos de éstos se dirigió a Panamá donde permaneció alrededor de seis meses.

De Thierry veía el proyecto del Canal sólo como un medio para estimular el comercio entre Europa y Nueva Zelandia, esto es, un mero escalón para su colonia antípoda. No sabía nada de ingeniería y poco le interesaba conocerla y su examen del Istmo fue tan superficial, que puede considerarse virtualmente inexistente. Sin embargo, sus representaciones convencieron al poco exigente Congreso de Nueva Granada y en mayo de 1835 de Thierry se aseguró la concesión. El plazo de sólo tres años para la construcción, indicaba con claridad el fracaso, tanto de de Thierry como del Congreso para valorar la magnitud de la empresa. El cándido Barón dio prueba adicional de su incompetencia al señalar un número de absurdas y frívolas objeciones al ferrocarril transístmico, al cual descartó como impracticable «no sólo por el hecho de que el terreno es muy irregular, sino porque la superficie original ha sido... cubierta con hojas secas hasta una profundidad de muchos pies... Si el gobierno granadino hubiera propuesto establecer un ferrocarril de oro se habría considerado más factible que uno de hierro; ya... que el país tiene materiales para el primero y tendría que depender totalmente de naciones extranjeras para los del último... Las comunicaciones estarán siempre expuestas a interrumpirse por... la acción de un solo individuo depravado, que retire algunos rieles durante la noche...». No dice cómo se proponía excavar un canal sin remover las hojas muertas ni introducir o importar instrumentos de hierro del extranjero.

En junio de 1835, de Thierry fletó un pequeño barco y con su familia emprendió viaje hacia el sur del Pacífico y dejó que el canal se excavara por sí solo. Sus pretensiones se habrían ampliado y aseguraba que los jefes

maoríes lo habían elegido «Jefe Soberano» de Nueva Zelandia. En su primera escala, en la isla de Nukuhiva en Las Marquesas, anexó la isla a sus dominios y añadió otro título a su nombre: Rey de Nukuhiva. En Tahití, donde permaneció por casi dos años, persuadió a la Reina Pomare a que le permitiera reclutar y disciplinar un «ejército» de 18 naturales, pero sus ambiciones militares se vieron frustradas en noviembre de 1835 por la llegada del barco inglés *Beagle*, al mando del Capitán Fitz-Roy, y en el que Charles Darwin desempeñaba el cargo de naturalista. De Thierry nunca regresó a Panamá, ni hizo el intento de cumplir el contrato sobre la construcción del canal y abandonó la empresa tan a la ligera como la había iniciado. En mayo de 1837 zarpó de Tahití hacia Sidney, reunió 100 colonizadores blancos (no eran convictos pero sí en su mayoría vagabundos y rameras) y los condujo a Nueva Zelandia, donde pronto desertaron casi todos. Cuando Nueva Zelandia se convirtió en colonia británica en 1840, el infeliz Barón perdió las tierras remanentes de sus colonias y asimismo su última esperanza de ser coronado por los maoríes. En 1856, nueve años antes de su muerte, el gobierno de Nueva Zelandia le otorgó una concesión de 106 acres de tierra en liquidación de su reclamación por 40,000.

El siguiente proyecto de tránsito por Panamá, a pesar de que carecía de los ribetes de la aventura de de Thierry, terminó en un fracaso no menos total. El Presidente Jackson designó al Coronel Charles Biddle, de Filadelfia, como emisario especial para investigar «el estado actual de los proyectos para unir los océanos Atlántico y Pacífico»⁽¹¹⁾, tanto en Nicaragua como en el Istmo de Panamá. El 10. de mayo de 1835, el Secretario de Estado, John Forsyth, instruyó a Biddle para que marchara directamente hasta San Juan del Norte, cruzara Nicaragua hasta el Pacífico, visitara Guatemala, Panamá y Bogotá y obtuviera todos los documentos relacionados con el tránsito y examinara cuidadosamente las dos rutas probables. Las instrucciones eran bastante específicas y no debieron dar motivo para una confusión, pero en una postdata, Forsyth modificó sus órdenes para otorgarle al emisario un poco más de libertad: «Se le indicó que de la ruta arriba señalada podría

⁽¹¹⁾ Ibid., p. 241

recoger la mejor información en el menor tiempo; no debía considerarse atado a ella y podría desviarse de la misma cuanto fuera necesario...».⁽¹²⁾

Este permiso para que se desviara resultó fatal, ya que Biddle interpretó sus instrucciones con tanta liberalidad, que no obedeció ni a la carta, ni a su espíritu. Relegó totalmente a Nicaragua y a Guatemala y zarpó inmediatamente hacia Panamá por la ruta de La Habana y Jamaica. Más tarde, en su lecho de muerte, Biddle intentó justificar su actitud: «Se me aseguró en las fuentes más auténticas...que...la comunicación... por el río San Juan y el lago Nicaragua era absolutamente intransitable. En segundo lugar, el comercio entre los Estados Unidos y la desembocadura del río San Juan era tal que se hacía imposible arribar a ese puerto sin fletar un barco con tal propósito expreso».⁽¹³⁾ Ambas excusas eran lamentablemente baladíes. Biddle llegó a la desembocadura del Chagres el 27 de noviembre de 1835, bogó río arriba hasta Cruces y siguió hasta Panamá. Esta única jornada a través del Istmo en la que a lo sumo empleó cuatro días, fue suficiente para convencer a Biddle que un canal en ese lugar era tan impracticable como en Nicaragua: «La dificultad para llevar a cabo este trabajo y su total ineficacia cuando se termine son... manifiestos a todo el mundo, tengan o no sentido común...».⁽¹⁴⁾

Sin una investigación más amplia, Biddle dedujo que el tránsito a través del Istmo sólo podría ser posible con la instalación de una línea de buques de vapor de poco calado, desde la boca del Chagres hasta Cruces, y la construcción de un ferrocarril con 15 millas de largo, aproximadamente, desde ese punto hasta Panamá. Biddle, que hasta ese momento había ido a la zaga de sus instrucciones, comenzó a exceder en ellas en forma exagerada. En Panamá lo persiguió y festejó una agrupación conocida como los *Amigos del País*, la cual lo convenció para que se uniera a un sindicato que se proponía construir y dirigir la combinación de buques de vapor y ferrocarril, desde la desembocadura del Chagres hasta Panamá. Aunque la concesión de Thierry no expiraba sino el 29 de mayo de 1837, Biddle se apresuró a ir a Bogotá para asegurarse la concesión, y para que

⁽¹²⁾ Ibid., p. 242

⁽¹³⁾ Ibid., pp. 325-326

⁽¹⁴⁾ Ibid., p. 274

su propio proyecto entrara en vigencia tan pronto como el otro caducara. Allí, el encargado de Negocios de los Estados Unidos, Robert McAfee, lo recibió cordialmente y lo presentó al Presidente Santander y al Ministro de Relaciones Exteriores, Lino de Pombo. El 22 de junio, el Congreso le adjudicó a Biddle y a sus colegas, por un término de 45 años, el derecho para maniobrar buques de vapor en el Chagres y construir una carretera o ferrocarril desde Cruces hasta Panamá, a partir de la fecha de expiración de la concesión dada a de Thierry.

Biddle se sintió jubiloso, pero no por mucho tiempo. Forsyth estalló en cólera por su negligencia en los estudios de la ruta del canal y el infortunado McAfee recibió una reprimenda más severa aún y no del todo merecida, por su participación como mediador en un convenio particular. Biddle regresó a los Estados Unidos en septiembre de 1836, pero murió tras corta enfermedad, antes de que se le llamara formalmente para dar cuenta del fracaso de su misión. Privados de la cooperación de Biddle e imposibilitados para conseguir los fondos debido al pánico financiero de 1837, sus asociados en Panamá y Bogotá pronto perdieron el entusiasmo por una vía ferrocarrilera. Cuando la concesión de de Thierry expiró, cinco años después de la muerte de Biddle, el sindicato se había disuelto y la nueva concesión nunca se hizo efectiva.

Los antiguos socios de de Thierry no se dieron por vencidos tan fácilmente. Cuando el privilegio del Barón prescribió en mayo de 1837, dos compañeros de Salomón, de Sabla y Morel, se apresuraron a viajar a Panamá para investigar personalmente la situación del tránsito. Luego de un examen breve e inconcluso, Morel anunció el pasmoso descubrimiento de dos pasos sorprendentemente bajos a través de la línea divisoria y de elevaciones respectivas de sólo 34 y 37 pies sobre el nivel del mar. Estas cifras fueron vistas con algo de recelo, puesto que esas hondonadas, en caso de ser auténticas, serían cientos de pies más bajas que cualquiera de las otras anteriormente conocidas. Cuando se retó a Morel, que no era ingeniero y no había hecho observaciones con niveles ni con ningún otro instrumento, para que comprobara su aseveración, confesó abyectamente que se había equivocado: «el resultado de un error que era absolutamente incapaz de

explicar, tanto más incomprensible para él cuanto que no tenía el menor fundamento en la realidad». ⁽¹⁵⁾

A pesar de ello, el 30 de marzo de 1838, el Congreso de Nueva Granada concedió a *Augustín Salomón et Compagnie* el derecho exclusivo para construir y operar un canal, ferrocarril, carretera o combinación de las tres, a través del Istmo de Panamá. El privilegio del canal se extendería durante 60 años desde la fecha de su apertura al tránsito; y la concesión del ferrocarril y la carretera, duraría 45 años. Los disturbios políticos detuvieron por cierto tiempo los preparativos para el tránsito antes que se pudiera comenzar el trabajo propiamente dicho. En noviembre de 1840, las provincias de Panamá y Veraguas se separaron para formar el Estado Independiente del Istmo y no volvieron a reanudar sus vínculos, sino hasta en diciembre de 1841.

Para ese entonces, la concesión Salomón se había vuelto impopular tanto en Panamá como en Bogotá. El Canciller del Consulado francés en Panamá introdujo la nota antisemítica: «Las llaves del mundo están aquí; pero el nombre del señor Salomón no me parece lo suficientemente cristiano como para capacitarlo para el role de guardián de San Pedro...».⁽¹⁶⁾ Una oposición más grave se produjo entre las patrióticas autoridades de Bogotá, muchas de las cuales se aferraban aún a la esperanza de una vía de propiedad y control del gobierno de Nueva Granada y financiada con préstamos extranjeros. En noviembre de 1839, antes de la secesión de Panamá, el Ministro de Nueva Granada en Londres, Manuel Mosquera, trató de preparar el terreno para tales préstamos obteniendo una garantía conjunta de la neutralidad del Istmo por parte de los gobiernos de Gran Bretaña, Francia y los Estados Unidos; pero la proposición no recibió mayor respaldo que las anteriores de 1825 y 1833. En junio de 1842, el Congreso de Bogotá declaró caducas todas las concesiones de tránsito y en el otoño de 1843 proclamó específicamente la abrogación de la concesión Salomón. La compañía, aunque no había efectuado ningún trabajo todavía, rehusó aceptar la anulación e insistió en que su concesión se mantenía en vigencia. Los

⁽¹⁵⁾ Napoleón Garella, *Proyect d'un Canal de jonctión... á travers l'isthme de Panamá*, París; Carillan-Goeury et V. Dalmont, 1845, p. 68.

⁽¹⁶⁾ Adolphe Dénain, *Ensayo sobre los intereses políticos i comerciales del Istmo de Panamá*, Panamá, 1844, p.2

representantes de la compañía en París apelaron a Francois Guizot, Ministro de Relaciones Exteriores de Francia, para que respaldara su alegato, al mismo tiempo que Mosquera presionaba nuevamente al gobierno francés para que participara en una garantía internacional de la neutralidad en el Istmo. Aunque Guizot deseaba que el canal se construyera, ya fuera por una empresa privada o por los gobiernos de Francia, Gran Bretaña y Nueva Granada de común acuerdo, rehusó hacer una recomendación definitiva sin una nueva y cabal investigación. Por consiguiente, en septiembre de 1843 ordenó a Napoleón Garella, ingeniero distinguido por su trabajo topográfico en Los Pirineos, y a su asistente, Jacques de Courtines, oficial francés del Departamento de Obras Públicas, ir a Panamá y hacer un estudio exhaustivo de la totalidad del problema.

Garella exploró y evaluó al Istmo durante varios meses y rindió un voluminoso informe. Descartó sin ceremonia alguna el «descubrimiento» de Morel como el fraude que era y encontró que la altitud de la cordillera en su punto más bajo tenía alrededor de 475 pies sobre el nivel medio del mar. Por alguna razón, su investigación concienzuda dejó de localizar una depresión mucho más honda a unas cuantas millas más al este y aproximadamente 200 pies más baja, que se mantuvo sin descubrir hasta 1849. El plan de Garella requería un canal con su terminal pacífico en una pequeña bahía protegida por la curva de Punta Vacamonte, unas diez millas al oeste de Panamá. La innovación más notable propuesta por Garella fue la construcción de un inmenso túnel de alrededor de 3.3 millas de largo que llevaría el canal a través de la cordillera.

El nivel de la cima del canal sería de 167 pies sobre el nivel del mar, requería 18 esclusas en la vertiente atlántica y 17, que incluía una esclusa para mareas, en el Pacífico. Humboldt condenó el proyecto como «totalmente quimérico... para disminuir la cantidad de esclusas propone construir un enorme túnel... Pero la entrada está situada tan alta que aun necesita... de 30 a 40 esclusas. Este es un disparate, no un canal apropiado para navegación interoceánica».⁽¹⁷⁾ Garella estimó en 26,000,000 de dólares el

⁽¹⁷⁾ "A letter of Alexander von Humboldt, 1845", *American Historical Review*, Vol. 7 N°.4 (July 1902), p. 705.

costo total de un canal de 23 pies de profundidad, con mejoras en el puerto y el túnel.

Su plan recibió el respaldo entusiasta aunque de dudoso valor práctico, de una fuente de lo más inesperada. En 1848, el Marqués Claude Drigon de Magny, miembro de la orden religiosa francesa de Saint-Pie, recomendó al Papa Pío IX la construcción de canales tanto en Panamá como en Suez y la colonización de las tierras adyacentes bajo la supervisión temporal y espiritual de la hermandad: «La orden de Saint-Pie... sola podría darle (a un asentamiento)... el carácter religioso y moral que hace beneficioso una colonización, no sólo para la nación civilizadora sino también para las que se civilizan...».⁽¹⁸⁾ La religión y la hidráulica hacen una extraña pareja y esta ingenua piedad no hizo nada por adelantar el proyecto del canal.

No se hizo ningún intento para llevar a cabo las propuestas de Garella. El gobierno francés no dio ningún paso para negociar un tratado con Nueva Granada y los asociados de Salomón, obligados al fin a renunciar a su concesión, abandonaron bajo protesta sus planes para un canal, pero hicieron un nuevo esfuerzo para establecer el tránsito por medio de un ferrocarril. En 1845, acometieron una nueva empresa: la *Panama Company* y por medio de su abogado y agente, Mateo Klein, obtuvieron del Congreso de Nueva Granada la autorización para construir y manejar un ferrocarril a través del Istmo. El contrato, firmado en Bogotá el 10 de mayo y aprobado el 8 de junio de 1847, estipulada la terminación del ferrocarril dentro de los siguientes seis u ocho años. Al finalizar la construcción del ferrocarril, continuaría por 99 años más, durante los cuales el gobierno de Nueva Granada «se compete ha no hacer ella misma o a no conceder a otra compañía...el poder para establecer otro ferrocarril de hierro o carretera macadamizada...entre los dos océanos...(ni) abrir un canal marítimo a través del Istmo... sin el consentimiento de...(la) compañía».⁽¹⁹⁾ Los estallidos revolucionarios de 1848 en Europa, trastornaron todos los convenios bancarios e impidieron a la *Panama Company* hacer el pago de 600,000

⁽¹⁸⁾ Marquis Claude Drigon de Magny, *Canalisation des Isthmes de Suez et de Panamá*, París, 1848, p. 13.

⁽¹⁹⁾ Panamá Railroad Co., *Prospectus*, New York, 1849, p. 36.

francos (solicitados como garantía); y el 8 de junio de 1848, sólo un año después de la aprobación del contrato, el Congreso de Nueva Granada lo declaró vencido por incumplimiento.

Mientras que los promotores franceses hacían y deshacían planes para el tránsito interoceánico, Inglaterra mantenía una estrecha vigilancia sobre el Istmo. En octubre de 1831, la corbeta *Hyacinth* ancló cerca de la boca del Chagres y el capitán encargado, George Peacock, obtuvo una semana de permiso para visitar a la ciudad de Panamá. En su recorrido «observó que la tierra cerca de Gorgona era alta en cerros aislados, pero pensó que... las divisorias de aguas serían ventajosas para... un canal, probablemente con un corte no mayor de 150 ó 200 pies de profundidad, en el punto más alto... No tenía la menor duda que se pudiera hacer un ferrocarril...».⁽²⁰⁾ Las observaciones de Peacock fueron sin duda superficiales, pero en su mapa trazó una posible ruta del canal que seguía con extraordinaria fidelidad la línea que, con el tiempo, se adoptó para la actual vía acuática.

Los primeros buques de vapor que mantuvieron un servicio comercial general en el Pacífico fueron el *Perú* y el *Chili* (sic), de 800 toneladas cada uno, pertenecientes a la *Pacific Steam Navigation Company*. Los dos barcos se trajeron en 1840, usando sus propias máquinas, a través del Estrecho de Magallanes, y durante varios años hicieron recorridos regulares sumamente productivos entre Valparaíso y Panamá. La línea era británica, pero fue el espíritu de William Wheelwright, de Massachusetts, quien la guiaba. Cruzó el Istmo por primera vez en 1825 y repitió el viaje varias veces. Sus exploraciones en la vertiente pacífica entre Chiriquí y el río Bayano lo convencieron que la ruta Chagres-Panamá ofrecía «ventajas naturales para la comunicación de los dos océanos... mucho mayores que en cualquier otra parte del Istmo»⁽²¹⁾ y que «el nivel es tan perfecto que sólo será necesario tener esclusas en cualquiera de las dos terminales del canal, mientras que su extensión total no excedería las 30 millas».⁽²²⁾ Si Garella

⁽²⁰⁾ George Peacock, *Notes on the Isthmus of Panamá and Darien*, Exeter, 1879, p. 3.

⁽²¹⁾ William Wheelwright, *Observations on the Isthmus of Panamá*, London, 1844, p. 19.

⁽²²⁾ *Ibid.*, p. 30.

deseaba demasiadas esclusas en su canal, Weelwright se satisfacía con pocas. Por otra parte, había subestimado seriamente la anchura del Istmo en ese punto.

En 1842, la *Royal Mail Steam Packet Company* inauguró un servicio de pasajeros, correo y carga entre Inglaterra y las Indias Occidentales. Tres años más tarde, la línea de vapor envió a su superintendente colonial W.B.Liot, a investigar el problema del tránsito por Panamá. Este informó que un canal no pagaría dividendos por lo menos durante medio siglo y recomendaba la construcción de una carretera entre Panamá y Portobelo, al que consideraba el mejor puerto del lado atlántico. Cuando regresó a Inglaterra «varios caballeros de gran status comercial en la ciudad de Londres lo comisionaron para que se cerciorara si el gobierno británico... estaba dispuesto a brindar tales garantías y privilegios que aseguraran una compañía de tránsito contra riesgos excesivos, en caso que se determine organizar tal corporación para establecer una carretera macadamizada de vehículos o un ferrocarril desde Portobelo hasta Panamá. El gobierno, sin embargo, desalentó las propuestas... y permitió que el... proyecto se abandonara...».⁽²³⁾ Sin embargo, en 1846 la *Royal Mail* inauguró un servicio mensual de buques de vapor hacia el puerto atlántico del Chagres, hizo algunas reparaciones provisionales en el dilapidado camino y mantuvo un sistema de transporte temporal de canoas y mulas a través del Istmo hasta que el ferrocarril lo reemplazó unos años más tarde.

En 1847, el gobierno de Nueva Granada empleó a Evan Hopkins, Ingeniero de minas inglés y a Hurtado, su Asistente de Nueva Granada, para que exploraran el Istmo, desde Veraguas hasta el Darién. La gran extensión del territorio que debía explorarse hizo imposible una investigación prolija, pero Hopkins vio lo suficiente para convencerse que el Istmo de San Blas y la región entre Panamá y el Chagres ofrecían las mejores facilidades para el tránsito. De las dos rutas, prefería la de Panamá, aunque negaba firmemente el argumento de Lloyd que el país podía proporcionar materiales para la construcción del canal y tierras adecuadas para la colonización europea.

⁽²³⁾ W. B. List, *Panama, Nicaragua and Tehuantepec*, London , 1849, p. iii.

Durante la primera mitad del siglo, docenas de partidas exploratorias examinaron la parte estrecha del continente entre Tehuantepec y el Atrato; sin embargo, enormes regiones se mantenían desconocidas y aún en las exploradas, los informes contradictorios sobre la topografía dieron lugar a innumerables confusiones. Se tomaron miles de mensuras, pero nadie había descubierto aún los puntos más bajos en la divisoria continental. Numerosas concesiones para carreteras, ferrocarriles y canales se habían asignado, extendido y anulado. No obstante, no se movió ni una palada de tierra. No existía ninguna carretera pavimentada en ningún punto entre los océanos. En 1850, las condiciones del tránsito en el Istmo eran un poco mejor de lo que habían sido cuando Balboa cruzó el Pacífico por primera vez en 1513.

Sin embargo, se hicieron progresos significativos hacia la construcción eventual de un canal, no en el campo de la ingeniería, sino en el de la diplomacia. En 1846, representantes de Nueva Granada y de los Estados Unidos firmaron un tratado mediante el cual, a cambio de ciertas concesiones y privilegios comerciales, los Estados Unidos garantizaban la neutralidad del Istmo de Panamá y la soberanía de Nueva Granada sobre ese territorio. Ninguno de los dos gobiernos pudo prever que un poco más de medio siglo después, el Tratado de 1846 proporcionaría a los Estados Unidos un pretexto jurídico para intervenir en favor de la independencia de Panamá y mover la balanza del lado de la propiedad y construcción norteamericana del Canal de Panamá.

Cuando se redactó el Tratado, los gobiernos de Europa occidental y los Estados Unidos estaban mucho más interesados en los aspectos políticos de un canal interoceánico que en los problemas técnicos que envolvían su construcción. De haber sido Nueva Granada y Nicaragua, naciones ricas, poderosas e industrializadas, no se habría suscitado ningún debate internacional; un país o el otro, posiblemente ambos, habrían tratado de financiar, construir, mantener y controlar totalmente su propia vía acuática sin mayor ayuda exterior que, por ejemplo, la que necesitó el gobierno británico para el canal de Caledonia. Pero, puesto que ambos países eran débiles, pobres y atrasados comercialmente, sin poderlo evitar el remolino de la política exterior arrastró el proyecto.

Nueva Granada apeló repetidas veces, a Gran Bretaña y a Francia por garantías de neutralidad y soberanía, así como ayuda financiera para la construcción de una carretera, un ferrocarril o un canal, pero sólo recibió desaires. Para 1846, las relaciones entre Nueva Granada y Gran Bretaña se tornaron tirantes. El gobierno británico mostró una alarmante inclinación por intervenir en los asuntos hispanoamericanos con la insistencia de un protectorado en la costa de Mosquito cerca de Nicaragua y en su defensa de las reclamaciones de Costa Rica en una disputa limítrofe entre esa República y Nueva Granada. Además, capital británico había permitido al General Juan José Flores, dictador exiliado del Ecuador, adquirir tres barcos en Londres para un proyectado *coup d'état*. Aunque una vigorosa protesta del enviado ecuatoriano obligó a Palmerston, Secretario de Relaciones Exteriores británico a prohibir la salida de la expedición de Flores, los rumores de la maniobra habían llegado a Bogotá e inflamado el sentimiento antibritánico. El gobierno de Nueva Granada, perdida temporalmente su confianza en Inglaterra, se volvió hacia los Estados Unidos en busca de protección.

Durante dos decenios, el gobierno de los Estados Unidos intentó persuadir a Nueva Granada para que aboliera ciertos impuestos discriminatorios sobre productos norteamericanos. Hasta ese momento, todas las propuestas fueron rechazadas; pero en 1846, las autoridades de Nueva Granada cambiaron la actitud en forma repentina. Benjamín A. Bidlack, el nuevo Encargado de negocios, llegó a Bogotá el 1° de diciembre de 1845 e inmediatamente entró en negociaciones con el Ministro de Relaciones Exteriores, Manuel María Mallarino, para el arreglo de esta controversia tan duradera. Mallarino y el Presidente de la República, Tomás Cipriano de Mosquera, favorecían la cancelación de los derechos diferenciales pero exigían, en cambio, la garantía de neutralidad del Istmo y la soberanía de Nueva Granada sobre él. Aunque Bidlack, aguijoneado por Mallarino, escribió repetidamente a Washington en solicitud de instrucciones, se ignoraron sus despachos. Finalmente, el enviado decidió actuar de conformidad con su propio criterio, luego de haber vacilado durante varios meses en comprometer a su gobierno al brindar tal garantía, sin una autorización específica del Departamento de Estado.

El Tratado se firmó el 12 de diciembre de 1846. Los primeros 34 artículos estipulaban arreglos comerciales recíprocos en la paz y en la guerra y no entrañaban cambios radicales en la política de ninguna de las partes. En el artículo 35, Nueva Granada le concedía a los ciudadanos y embarcaciones de los Estados Unidos, todos los privilegios comerciales que gozaban sus propios ciudadanos y barcos, y garantizaba «el derecho de vía de tránsito a través del Istmo de Panamá, sobre los medios de comunicación que ahora existen o que puedan ser construidos más adelante, serán libres y gratuitos para el gobierno y los ciudadanos de los Estados Unidos, y para el transporte de cualquier artículo... de comercio lícito, perteneciente a ciudadanos de los Estados Unidos...».⁽²⁴⁾ A su vez, los Estados Unidos garantizaban «la completa neutralidad del Istmo antes mencionado, con miras a que el libre tránsito de un mar a otro no se interrumpa o se estorbe en ninguna época futura, mientras ese tratado exista; y en consecuencia, los Estados Unidos garantizan también de la misma manera los derechos de soberanía y propiedad que tiene y posee Nueva Granada sobre dicho territorio».⁽²⁵⁾

Luego de un corto debate, el Congreso de Nueva Granada ratificó el tratado en mayo de 1847, pero en Washington la demora fue larga. El Departamento de Estado recibió el documento con apatía matizada de recelo. Luego de alguna vacilación, puesto que Bidlack actuó sin instrucciones específicas, Polk envió el tratado al Senado el 10 de febrero de 1847 con un mensaje de recomendación: «La importancia de esta concesión para los intereses comerciales y políticos de los Estados Unidos no se puede exagerar... Ninguna persona puede recibir más profundamente que yo, el peligro de alianzas, intrincadas... El fin último(...) es asegurar a todas las naciones el paso libre e igual sobre el Istmo. Si los Estados Unidos(...) deben ser los primeros en tomar parte de esta garantía, no puede dudarse(...) que garantías similares serán otorgadas(...) por Gran Bretaña y Francia... Además, tal garantía es casi indispensable para la construcción de un ferrocarril o de un

⁽²⁴⁾ Sen. Doc. 357, Congreso 61. Sesión 2, Vol. 1, p. 312.

⁽²⁵⁾ *Ibid.*, p. 312.

canal a través del territorio. Ningún Estado soberano, ni individuos aportarán su capital(...) sin alguna seguridad como este para sus intereses».⁽²⁶⁾

Preocupado por la guerra con México, Polk demostró poca impaciencia por la ratificación y, menos aún lo mostró el Senado. La consideración del pacto no comenzó hasta el 3 de enero de 1848. Mientras tanto, Mosquera, más ansioso que los norteamericanos por la confirmación del tratado, consignó al General Pedro Alcántara Herrán a Washington como Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario. Durante varios meses, éste hizo una campaña silenciosa en favor del tratado por medio de conversaciones con personas influyentes de la administración y del Senado. El 3 de junio de 1848, después de un solo día de debate y con una votación de 29 a 7, se vio recompensado con la ratificación. El 12 de junio se proclamó el tratado, exactamente 18 meses después de su firma.

Cuando el gobierno de Nueva Granada propuso el tratado, no tenía la intención de entregar a los Estados Unidos privilegios especiales ni responsabilidades exclusivas sobre el Istmo. Bogotá contemplaba una sucesión de convenios similares con Gran Bretaña (a pesar del enfriamiento momentáneo), Francia y, posiblemente España y los Países Bajos. El gobierno de los Estados Unidos, como indicaba claramente el mensaje de Polk, no demandaba o esperaba en ese, ser designado único protector del tránsito. Hasta alrededor de 1870, la política del gobierno de los Estados Unidos favorecía con firmeza un control internacional (sin exclusividad para ellos) del tránsito interoceánico, donde quiera que éste se localizara; y en efecto, la administración Taylor-Fillmore se opuso activamente a que Estados Unidos asumiera solo tales obligaciones y desaprobó con fuerza los compromisos adquiridos por Polk. Pero ninguna otra nación juzgó conveniente aprovechar la oportunidad de participar en un acuerdo análogo y los Estados Unidos, inesperada e involuntariamente, se encontró en posesión de los derechos exclusivos sobre todas las rutas de tránsito en el territorio de Nueva Granada.

En la práctica, la ejecución del tratado se complicó por una controversia irreconciliable, según el hincapié puesto en las estipulaciones del artículo 35 por las dos partes contratantes. Para Nueva Granada, la importancia del

⁽²⁶⁾ H. Misc. Doc. 210, parte 4, Congreso 53, Sesión 2. pp. 511 -513.

artículo consistía en que garantizaba la soberanía; para los Estados Unidos, en el derecho de asegurar el paso ininterrumpido a través del Istmo. Así, como ocurrió algunas veces, cuando un levantamiento amenazaba la soberanía de Nueva Granada sobre el Istmo (pero no molestaba el tránsito) los Estados Unidos rehusaban intervenir; mientras que en otras ocasiones intervenía para proteger el tránsito aún cuando esa soberanía no estuviera en peligro.

3. EL FERROCARRIL DE PANAMÁ*

Gerstle Mack

La concesión del ferrocarril transístmico que perdió la compañía francesa representada por Mateo Klein, la otorgó el gobierno de Nueva Granada el 28 de diciembre de 1848 a un triunvirato de norteamericanos: William Henry Aspinwall, Henry Chauncey y John Lloyd Stephens. El Nuevo contrato seguía con fidelidad el modelo del acuerdo con Klein, al que estaba ligado por referencias específicas, pero la duración del privilegio se redujo de 99 años a 49.⁽¹⁾ El gobierno se reservó el derecho de redimir la concesión y de adquirir el ferrocarril por 5,000,000 de dólares al final de 20 años, por 4,000,000 de dólares después de 30 y por 2,000,000 de dólares después de 40 años. En abril de 1850 se redactó nuevamente el contrato como documento independiente y se eliminó toda referencia al de Klein.⁽²⁾

Como directores de la *Pacific Mail*, Aspinwall y Chauncey ya tenían intereses financieros en el desarrollo del tránsito por el Istmo. Stephens, aunque abogado de profesión, era mejor conocido como explorador y arqueólogo aficionado. En 1839, el Presidente Van Buren lo envió a que recabara la información sobre la ruta por Nicaragua que Biddle había dejado de obtener hace cuatro años antes. Durante el curso de éste y del segundo viaje hecho en 1841, Stephens viajó a través de todos los Estados centroamericanos y de las poco conocidas provincias mexicanas de Chiapas y Yucatán. Registró sus impresiones sobre la topografía, las costumbres de los habitantes y de todo lo que entonces era visible de las ciudades mayas en ruinas y sepultadas. Tan exactas eran sus observaciones, tan vividas sus descripciones y su estilo tan lúcido, que sus dos obras se cuentan entre los mejores libros de viajes de todos los tiempos.

* Gerstle Mack. *La tierra dividida*. Op.Cit., ps. 141-160.

⁽¹⁾ H. Rep. 145. Congreso 30, Sesión 2, p. 673.

⁽²⁾ George W. Hugles, *Letter in answer to the Hon. John M. Clayton... on Intermarine Communications*, Washington, 1850, p. 39.

Unos días antes de la firma del contrato, Aspinwall, Chauncey y Stephens solicitaron al Congreso de los Estados Unidos que les otorgara el reconocimiento y respaldo necesarios para estimular a los capitalistas privados a que invirtieran en el ferrocarril. Aunque el Comité de Asuntos Navales recomendó un subsidio anual para el correo por 250,000 dólares, la partida no se votó entonces. En abril de 1849, la *Panamá Railroad Company* se incorporó de acuerdo a las leyes de Nueva York y unos meses más tarde se eligió Presidente a Stephens y al Coronel A. J. Center, Vice-Presidente. Algunos de los directores también ocuparon puestos en la directiva de la *Pacific Mail*, pero las dos corporaciones estaban separadas una de otra. Mientras que la concesión autorizaba a la compañía para que vendiera acciones hasta por la suma de 5,000,000 de dólares, la primera suscripción que se abrió en junio de 1849 se limitó a 1,000,000 de dólares. Aún con la fiebre del oro en todo su apogeo, el público absorbió menos de la mitad de la emisión y los directores se vieron obligados a comprar el resto.

Poco antes de que el contrato se cerrara, los promotores emplearon a James L. Baldwin para llevar a cabo una exploración preliminar en el curso de la cual descubrió un pasaje a través de la cordillera con una elevación de solamente 337 pies sobre el nivel del mar, o sea alrededor de 140 pies más bajos que la altitud mínima registrada por Garella. En enero de 1849, el Teniente Coronel George W. Hughes comenzó una investigación más prodijosa y acabada para determinar la línea exacta del ferrocarril, ayudado por Baldwin, Edward W. Serrell, J. J. Williams y otros técnicos. Esta expedición encontró una brecha más baja aún, de 275 pies, sobre el nivel del mar, lo que exploraciones subsecuentes comprobaron y calificaron como la cima más baja existente en todo lo largo de la divisoria continental fuera de Nicaragua. Hughes no anticipa ninguna dificultad seria, pero pronto se hizo claro que había subestimado las fuerzas destructivas propias del trópico. Las traviesas hechas con madera local o de abeto y pino importado se dañaban con tan alarmante rapidez que en unos pocos años se hizo necesario reemplazarlas con guayacán de la provincia de Cartagena, una madera tan dura que los huecos tenían que taladrarse antes de introducirles los clavos. Esta era sumamente durable, pero asimismo difícil de cortar y labrar. La mayor confianza del inspector jefe en la seguridad de la Bahía de Limón se frustró

en forma abrupta el 31 de diciembre de 1854, un poco antes de la terminación del ferrocarril, cuando un violento huracán procedente del noreste se precipitó sobre el nuevo puerto y hundió todas las naves ancladas en él. Hasta cuando los rompeolas, que Hughes consideró superfluos, se construyeron unos 60 años más tarde, como parte de los trabajos del canal, frecuentes tormentas ocasionaron daños semejantes en la bahía e interrumpieron las comunicaciones transístmicas.

Hughes también alimentaba ilusiones sobre la salubridad del istmo: "Sobre el problema de la salud, considero los informes adversos... sumamente exagerados; tales habitantes como los que viven aquí, a la manera de los seres civilizados, gozan de tan buena salud como la gente del norte, y, del gran número de emigrantes que cruzaron durante la presente temporada, sólo unos pocos sufrieron de enfermedades locales". Hughes se libró de la larga temporada lluviosa en la que se desataban la malaria, la fiebre amarilla y la disentería porque abandonó el istmo a principios de junio. Las cuadrillas de construcción que trabajaron en el ferrocarril durante los siguientes cinco años no fueron tan afortunadas. Hughes penso en la factibilidad de un canal "más que problemática, a menos que no se tomen en cuenta las consideraciones sobre el costo... Nos veremos obligados... a aumentar considerablemente el estimado del señor Garella; y... no sería muy exagerado fijarlo en... 50,000,000 de dólares. No deseo se me inter-pretate que asvero que el proyecto del señor Garella es absolutamente impracticable..."⁽⁶⁾. Su auxiliar Serrell se expresó con menos cautela: "La considerable longitud a través de la base de la divisoria de aguas... así como el hecho de que no existen fuentes adecuadas para el suministro del (agua a) nivel de la cima y de las esclusas... debe excluir para siempre la posibilidad de unir los dos océanos en este punto por medio de comunicación acuática..."⁽³⁾.

Poco después de la formación de la compañía, los directores confirieron el contrato para la construcción de toda la vía a dos destacados ingenieros, John Cresson Trautwine y George Muirson Totten (mejor conocido como el "Corronel" Totten, aunque no poseía rango militar alguno) quienes se dirigieron

⁽³⁾ *The Practicability and importance of a ship Canal*, New York, 1855, p.55.

al istmo con un considerable cuerpo de auxiliares para localizar la línea precisa del ferrocarril y organizar el trabajo de construcción. Al principio tuvieron la intención de construir la sección desde Gorgona hasta el Pacífico antes de comenzar la parte Atlántica, basados en la teoría de que los vapores de casco plano podrían navegar por el Chagres hasta llegar a Gorgona y mantener la comunicación con el Caribe hasta cuando el ferrocarril se terminara. Pero cuando los contratistas vieron que sus dos buques de vapor, de sólo 18 pulgadas de calado, eran incapaces de continuar río arriba, cambiaron sus planes y decidieron comenzar la construcción en el terminal atlántico, el que Trautwine localizó en la Isla de Manzanillo en el lado este de la Bahía de Limón. Para lograr la posesión de esta isla de 650 acres o aproximadamente una milla cuadrada, la compañía del ferrocarril devolvió a Nueva Granada el doble de esa extensión en tierras que le concedieron en otra parte del país.

La fiebre del oro estaba en todo su apogeo y mientras la creciente marejada de emigración prometía una posible prosperidad para el ferrocarril, también aumentaban las dificultades y los gastos de construcción. La demanda de remeros, muleros y cargadores hacía imposible a los contratistas del ferrocarril emplear obreros de la región. Los salarios subieron a alturas sin precedentes y el costo de los materiales aumentó en igual proporción. Totten y Trautwine, al borde de la ruina, solicitaron a la compañía que los relevaran de sus obligaciones. Por medio de un arreglo amigable se anuló el contrato y la compañía asumió la carga de la construcción, más mantuvo a Totten como Ingeniero Jefe y a Trautwine como su auxiliar principal. Totten partió enseguida hacia Cartagena para contratar trabajadores, mientras que Trautwine y Baldwin se fueron a la isla de Manzanillo acompañados por unos cuantos naturales contratados en el Istmo con salarios exorbitantes. En mayo de 1850, comenzó la limpieza del terreno para el terminal atlántico del ferrocarril. El sitio de la futura ciudad de Colón tenía un aspecto desolado: "Era un pantano virgen... El aire tenía... un enjambre de moscas y mosquitos. Estos resultaron tan molestos para los obreros, que a menos que sus caras estuvieran protegidas con velos de gaza no se podía hacer ningún trabajo, ni aún al mediodía. Era imposible residir en la isla y la cuadrilla estaba alojada en un viejo bergantín... anclado en la bahía. En esta situación y con un

simple puñado de ayudantes naturales, pues la mayoría de los 40 ó 50 originales ya había desertado ante la perspectiva de mayores salarios y vida más fácil que les ofrecía el tránsito, los señores Trautwine y Baldwin dieron la primera palada en esta gran obra. Ninguna ceremonia solemne inauguró la iniciación de los trabajos, dos ciudadanos norteamericanos saltaron de una canoa, con el hacha en mano, a la isla salvaje y desolada, con una comitiva de media docena de indios que abrieron camino con burdos cuchillos, clavaron sus brillantes hachas en el árbol más cercano, retumbaron los rápidos golpes de orilla a orilla y el majestuoso cocotero cayó estrepitosamente sobre la playa..."⁽⁴⁾

Luego del regreso de Totten con 40 trabajadores a principios de junio, la limpieza de la pantanosa isla regresó con mayor rapidez, pero todavía era indudable que los ingenieros o los trabajadores no podían pasar ni una sola noche en tierra. La época lluviosa había entrado, torrentes de agua inundaban la isla y miríadas de mosquitos pululaban en la empapada maleza. Durante la noche todo el grupo se apretujaba en el viejo bergantín. Dentro de la nave, el calor sofocante y los voraces insectos hacían imposible dormir y casi todos preferían acostarse en la cubierta bajo la fuerte lluvia. Las miserias del mareo aumentaban el malestar general, ya que el barco oscilaba incesantemente en el oleaje del Atlántico. Con el organismo debilitado por días y noches intranquilas, pronto más de la mitad de los hombres cayó en cama con malaria o disentería. Como la cuadrilla no tenía médico, los pacientes morían o se recuperaban sólo con la atención rudimentaria de sus inexpertos compañeros. Después de unas cuantas semanas, la compañía del ferrocarril compró un viejo buque de vapor, el *Telegraph*, que estaba abandonado en Chagres y lo envió a la Bahía de Limón como dormitorio auxiliar. Eso mejoró un poco las condiciones de vida, pero los hombres aún estaban lejos de sentirse cómodos.

En agosto de 1850 comenzaron en firme los trabajos en la construcción del ferrocarril en el terminal atlántico. Se estableció otro campo en Gatún, a siete millas de distancia sobre los márgenes del Chagres hasta donde los

⁽⁴⁾ Fessenden N., Otis; *History of the Panamá Railroad*, New York, Harper & Brothers, 1867, p. 26.

buques de vapor traían los materiales, maquinarias y provisiones, mientras se construían los asientos de los durmientes sobre pilotes y rellenos de rocas a lo largo de tierras bajas y pantanosas. Se levantaron hospitales los cuales se llenaron inmediatamente hasta la última camilla. En una ocasión, las enfermedades y las deserciones redujeron tanto el personal de trabajo, que las operaciones se suspendieron casi en su totalidad; pero la llegada de la época seca en enero trajo una agradable supresión de la fiebre. Antes de abril se levantaron muelles de madera en las orillas de la Isla de Manzanillo y se localizó el trayecto hasta Barbacoas a 16 millas más allá de Gatún y se comenzó el trabajo en varios puntos intermedios. El 1o. de octubre de 1851, el primer tren de carros de construcción rodó sobre la línea desde la Bahía de Limón hasta Gatún.

Mientras tanto, los recursos financieros de la compañía estaban casi agotados. El millón de dólares adquirido por la venta de acciones se había gastado; el valor de las acciones en el mercado había descendido a casi nada y los directores se vieron obligados a conseguir préstamos basados en sus créditos personales, con el fin de continuar los trabajos. La esperanza de la terminación de la vía había decaído totalmente, cuando un accidente inesperado reavivó el interés público en la empresa. En noviembre de 1851, dos vapores cargados de pasajeros con destino a California, el *Georgia* y el *Philadelphia* llegaron a Chagres durante una violenta tormenta. Luego de infructuosos intentos por desembarcar a los pasajeros en pequeños botes (lo que causó la pérdida de varias vidas) las dos naves se refugiaron en el fondeadero un poco más protegido de la Bahía de Limón, donde los emigrantes, más de mil hombres, exigieron transporte en el ferrocarril hasta Gatún. aunque los funcionarios de la Compañía objetaron tal solicitud, basados en que todavía no tenían vagones disponibles para pasajeros, sus objeciones fueron pasadas por alto rápidamente y se transportó a los gozosos buscadores de oro en vagones de plataforma sobre las siete millas de asiento de los durmientes que ya se habían instalado. Este incidente resultó una excelente propaganda para la vía; el precio de las acciones subió y los inversionistas se sintieron estimulados y con renovada confianza.

En julio de 1852, los rieles se extendieron hasta Barbacoas, alrededor de la mitad del camino a través del Istmo, donde se construiría el puente

sobre el Chagres. La vía, hasta ese punto, costó mucho más de lo que la compañía había anticipado y en octubre, después de la muerte prematura de Stephens y de la instalación de William C. Young como el nuevo Presidente del ferrocarril, los directores decidieron concluir, por contrato, la sección desde Barbacoas hasta el Pacífico, en espera de que este método sería más económico. El contrato se otorgó a Minor C. Story, cuya organización comenzó su tarea con el intento de construir el puente sobre el Chagres con unos 300 pies de ancho en Barbacoas, entre empinadas riberas. En abril de 1853, cuando la estructura estaba casi terminada, una inundación repentina se llevó el arco principal. Este desastre, combinado con repetidos brotes de fiebre y otras dolencias, retrasaron tanto el progreso, que después de 14 meses de trabajo bajo el sistema de contrato, el puente estaba aún sin terminar y sólo se habían nivelado ocho millas de asiento de los durmientes más allá de Barbacoas. Los arruinados contratistas se retiraron y Young renunció a la presidencia en favor de David Hoadly, quien mantuvo el cargo hasta 1871. La compañía del ferrocarril, tomó en sus manos la construcción y reedificó el puente con mayor solidez. En mayo de 1854, la vía se abrió hasta Gorgona, y eliminó del todo el viaje en canoas Chagres arriba; quedaban por atravesar sólo 18 millas del antiguo tránsito (de mulas). La *Pacific Mail* lo celebró con un entusiasta anuncio en los periódicos de San Francisco:

¡31 MILLAS POR FERROCARRIL!
¡SEGURIDAD Y RAPIDEZ! ¡SIN ENFERMEDADES!
¡SIN VIAJE FLUVIAL!" ⁽⁵⁾

Bajo la supervisión de la propia compañía, la construcción avanzaba simultáneamente desde Panamá y desde Gorgona hasta la cima de la cordillera. En esta región, en donde el terreno montañoso necesitaba varios cortes profundos, los frecuentes derrumbes impedían avanzar, ellos

⁽⁵⁾ *Prices Current and Shipping List*, San Francisco, May, 24, 1854.

resultaron precursores ominosos de los grandes derrumbamientos que más tarde iban a obstruir el canal. El 27 de enero de 1855, «a medianoche, en la oscuridad y bajo la lluvia, se tendió el último riel y el día siguiente una locomotora pasó de océano a océano...».⁽⁶⁾ El ferrocarril se abrió en toda su extensión, pero estaba lejos de haberse terminado. Durante los siguientes cuatro años se reforzaron los terraplenes, los puentes de madera se sustituyeron con otros de hierro, se hizo el balasto más grueso, se reemplazaron las traviesas dañadas, se redujeron los pasos a nivel, se enderezaron curvas, se establecieron estaciones intermedias y se instaló una línea telegráfica a través del Istmo. Un muelle de hierro sustituyó el de madera en Panamá, y en el terminal atlántico, un nuevo faro de hierro de 60 pies de alto reemplazó la antigua torre de madera. El ferrocarril medía una extensión de 47.57 millas de largo, tenía una sola vía y desvíos suplementarios en lugares apropiados.

Durante dos años, el terminal atlántico en la Isla de Manzanillo permaneció sin nombre. Stephens sugirió que se le llamara Aspinwall y el 2 de febrero de 1852 se bautizó y se fundó la ciudad formalmente. Se rellenó una sección pantanosa de la isla, trazaron calles, erigieron edificios y se construyó un pequeño tanque para depósito y almacenamiento de agua pura a una distancia cercana a dos millas de tierra firme. Sin embargo, este puerto bullicioso, a través del cual miles de viajeros pasaban cada año presentaba una apariencia deplorable de desaseo y abandono:

«Será difícil encontrar en otra parte del trópico tantas chozas miserables como hay en Aspinwall...Se...construyeron toda clase...de edificios, amontonados unos con otros, sin tomar en cuenta la ventilación; habitados por... gente que vive como cerdos más que como seres humanos...El plano...sobre el papel es bastante atractivo; la ciudad está trazada con regularidad, tiene su 'plaza pública' es sólo el lugar de paseo de lagartos y de serpientes de agua...».⁽⁷⁾

⁽⁶⁾ Fessenden N. Otis, *History of the Panamá Railroad*, New York, Harper & Brothers.

⁽⁷⁾ Pacific Mail Steamship Co., *A Sketch of the route to California, China, Japan, Via the Isthmus of Panamá*, New York and San Francisco, 1867, pp. 31-32.

El nombre del pueblo dio lugar a una larga, prolongada y ridícula disputa. El gobierno y los ciudadanos de Colombia insistían en llamarlo Colón, mientras que los tercios norteamericanos se aferraban a su elección. El torpe arreglo de Aspinwall-Colón no satisfacía a ninguna de las partes y este desacuerdo pueril persistió hasta 1890, cuando el gobierno colombiano terminó la controversia al dar instrucciones a los carteros de regresar a sus remitentes toda correspondencia dirigida a Aspinwall. Desde entonces, el nombre oficial ha sido el de Colón.

Durante el período de construcción, la compañía del ferrocarril luchó con valentía, aunque no siempre con éxito, por mantener la cuadrilla de trabajo necesaria y por preservar su salud. Se reclutaron trabajadores en Nueva Granada, Jamaica, Inglaterra, Irlanda, Francia, Alemania, Austria, India y China, pero «pronto se descubrió que muchos de ellos...se adaptaban poco al trabajo...La compañía...trajo 1,000 chinos y se tomaron todas las precauciones posibles que condujeran a su salud y comodidad; se importaron con ellos...su arroz de montañas, su té y su opio; se les alojó y atendió cuidadosamente y se esperaba que resultaran eficientes...Pero apenas tenían un mes de trabajo cuando una tendencia melancólica y suicida afectó a casi todo el grupo y cantidades de ellos acabaron su infeliz existencia por sus propias manos. Las enfermedades se esparcieron entre ellos y los diezmoó tanto, que en unas cuantas semanas solo quedaron unos doscientos. Los irlandeses y los franceses también sufrieron seriamente y no hubo más recurso que devolverlos...y reemplazarlos con trabajadores de las provincias vecinas y de Jamaica...».⁽⁸⁾

Rumores fantásticos sobre la espantosa proporción de mortalidad entre los trabajadores de la *Panama Railroad* se habían extendido a todo lo largo de los Estados Unidos, donde usualmente se informaba que se enterraba un hombre por cada traviesa que se colocaba en la vía. En 1884, un defensor del tránsito, de amplia mentalidad, se tomó el trabajo de señalar lo absurdo de este infundio: «El...ferrocarril tiene alrededor de 47.5 millas de largo y requiere alrededor de 74,000 traviesas para esa distancia...En ningún

⁽⁸⁾ Fessenden N. Otis, *History of the Panama Railroad*. New York, Harper & Brothers, 1867 p. 56.

momento, la compañía del ferrocarril tuvo más de 4,000 hombres juntos en los...trabajos. La aritmética moderna es insuficiente para resolver este problema».⁽⁹⁾ En realidad, el número máximo de trabajadores que se emplearon a un tiempo en la construcción del ferrocarril fue alrededor de 7,000, pero aún así, el rumor de un muerto por cada traviesa, exageraba sin duda, varias veces el verdadero número. Desafortunadamente, la compañía no llevaba estadísticas de mortalidad para sus trabajadores de piel oscura, de modo que el número total de muertes es desconocido; pero los registros mostraban que 293 trabajadores blancos murieron por diferentes causas durante los cinco años de construcción.

Hasta en 1869, fecha en que se concluyó el primer ferrocarril transcontinental, la *Panama Railroad* obtuvo una cosecha de oro. Si su costo de casi 8,000,000 de dólares o sea cerca de 169,000 dólares por milla, (con las mejoras que se hicieron entre 1865 y 1869), fue mucho mayor del que se anticipó; asimismo era también su poder de ingreso, la línea cobraba tarifas exorbitantes, probablemente la más alta de cualquier ferrocarril en el mundo: 25 dólares, o sea más de 50 centavos por milla por cada pasajero adulto, con boletos de medio precio para niños menores de seis; cinco centésimos por libra de equipaje personal; y 1.80 de dólar por pie cúbico de paquetes expresos. Estos precios excesivos, como parecen, ascendían a mucho menos que el transporte por cualquier otra ruta, excepto por cargas voluminosas de poco valor unitario, y los viajeros y embarcadores, los pegaban sin protestar.

Mucho antes que se terminara el ferrocarril, el dinero empezó a ingresar en sus arcas. En 1853, solamente con 23 millas utilizables, la línea transportó 32,111 pasajeros; en 1854, con 31 millas terminadas, transportó 30,108. Cuando se abrió la vía de océano a océano en enero de 1855, ya había ganado más de 1,000,000 de dólares. Para 1859, los totales de las entradas brutas durante ocho años, (de los cuales durante los tres primeros la línea sólo se extendió parte del camino a través del Istmo), subieron a más de 8,000,000 de dólares, mientras que los gastos corrientes durante el mismo

⁽⁹⁾ Charles Colne!, "The Panama Interocceanic Canal", *Franklin Inst. Journal*. Vol. 118, N°. 5 (November 1884), p. 372.

período (que incluyen la depreciación), ascendieron a un poco más de 2,000,000 de dólares. Con la reducción de los declives, el mejoramiento de los asientos de los durmientes y la compra de locomotoras más potentes, el servicio se aceleró y aumentó la capacidad de la vía. Antes de 1867, el tiempo que se requería para la jornada se redujo de seis a tres horas o menos; y el ferrocarril poseía amplias facilidades para el transporte rápido de enormes multitudes:

«Con no poca frecuencia, se han transportado 1,500 pasajeros, el...correo y la carga de tres vapores... en un solo medio día...Los arreglos para la carga y descarga de mercancía son excepcionalmente perfectos...y...con frecuencia transcurren menos de dos horas entre el arribo de los barcos más grandes, cargados con dos o tres toneladas de mercancía, además del equipaje de cuatrocientos a ochocientos pasajeros y la *partida de los trenes hacia Panamá...*».⁽¹⁰⁾

Desde 1856 hasta 1870 inclusive, los dividendos anuales nunca bajaron de 12% y en 1868 llegaron a 44%. En 1865 se aumentó el capital de 5,000,000 de dólares a 7,000,000 de dólares. Durante la existencia total de la compañía, antes de ser adquirida por el gobierno de los Estados Unidos en 1904, distribuyó en dividendos un gran total de 37,798,840 dólares. En los primeros días, el ferrocarril derivó muchos de sus ingresos del transporte de barras de oro de las minas de California, cuyo comercio estaba virtualmente monopolizado por el tránsito por Panamá hasta cuando el ferrocarril transcontinental comenzó operaciones en 1869:

«La cantidad de metálico transportado por esa vía desde 1865 hasta 1867 fue de más de 750,000,000 de dólares, sin la pérdida de un sólo dólar y durante el mismo periodo se enviaron...unos 300,000 sacos de correspondencia... ni uno de

⁽¹⁰⁾ Fessenden N. Otis; **History of the Panama Railroad**. New York, Harper & Brothers, 1867 p. 49.

los cuales se extravió. Y de los muchos miles de toneladas de carga... las pérdidas en el transporte... han sido comparativamente insignificantes».⁽¹¹⁾

El ferrocarril dejó de mantener este elevado prestigio en años posteriores. Joseph L. Bristow, comisionado especial designado por Theodore Roosevelt para investigar la *Panama Railroad* y efectuar recomendaciones para su mejoramiento, informó en 1905:

«En referencia a las quejas que las mercancías que se envían por la ruta de Panamá se dañan frecuentemente por manejo descuidado y que ocurren pérdidas por robos, es evidente que muchas...están bien fundadas... Las quejas en cuanto a la gestión del comercio...también parecen estar justificadas...».⁽¹²⁾

Mientras que la extraordinaria prosperidad le produjo a la *Panama Railroad* la envidia de compañías de transporte de todo el mundo, tres nubes nefastas oscurecieron su horizonte: la cláusula de terminación de su contrato, la amenaza de competencia del nuevo ferrocarril transcontinental y la mala administración de los directores de la misma compañía. En el contrato de 1848, el gobierno de Nueva Granada se reservó el derecho de comprar el ferrocarril por 5,000,000 de dólares después de 20 años. Como el fin de este período se acercaba, existían pocas dudas que Nueva Granada, o más bien los Estados Unidos de Colombia (nombre que tomó la República en 1863) aprovecharía la oportunidad de adquirir tan valiosa propiedad por mucho menos de los que valía entonces. Para prevenir tal desastre a sus carteras, los directores enviaron a Totten a Bogotá para asegurar una prórroga de la concesión en los mejores términos posibles. Después de semanas de negociaciones difíciles y delicadas, se firmó un nuevo contrato el 16 de agosto de 1867; pero las condiciones impusieron pesadas cargas financieras a la compañía. El contrato se prorrogó por 99 años desde esa fecha y al

⁽¹¹⁾ Ibid., p. 49.

⁽¹²⁾ Sen.- Doc. 429, Congreso 59, Sesión 1, pp. 36-37.

término de este tiempo, el ferrocarril revertiría a Colombia sin pago alguno. A su vez, la compañía aceptó pagar a Colombia 1,000,000 de dólares el día que el contrato lo aprobara el Congreso de Bogotá, asimismo, una renta anual de 250,000 dólares.

En 1848, el gobierno de Nueva Granada se comprometió a no permitir la construcción de una carretera, de una canal o de otro ferrocarril a través del Istmo, sin el consentimiento de la *Panama Railroad*. El contrato de 1867 modificó esta importantísima provisión y fijó límites geográficos al área inmune a la competencia. El monopolio del ferrocarril se fijó entonces solamente en la región al oeste de una línea trazada desde Cabo Tiburón hasta Punta Garachiné en Darién y en el área de monopolio «el derecho que se le concede a la compañía de darle su consentimiento no se extiende hasta oponerse a la construcción de un canal a través del Istmo de Panamá (a excepción de la vía propiamente dicha del ferrocarril), sino sólo a exigir un precio equitativo por tal privilegio y como indemnización por los daños que la compañía del ferrocarril pueda sufrir por la... competencia del canal... La suma que se designe... finalmente una mitad pertenecerá a la compañía del ferrocarril y la otra mitad al Gobierno de Colombia».⁽¹³⁾

Aunque después de 1869, la desviación del lucrativo comercio de California hacia la ruta transcontinental era inevitable, los directores de la línea de Panamá pudieron hacer mucho por mantener su prosperidad con el desarrollo diligente de nuevas conexiones comerciales y también con el impulso cuidadoso de aquellos existentes. El sentido común exigía una política de conciliación, no de arrogancia; pero en el momento preciso en el que los directores (enfrentados con la pérdida del tránsito californiano) debieron hacer un esfuerzo supremo por cultivar la buena voluntad de todas las líneas de vapores que llegaban a puertos del Istmo, crearon el antagonismo de muchos de sus mejores clientes.

Durante varios años, la *Pacific Steam Navigation Company* se quejó que la *Panamá Railroad* impuso un porcentaje mayor de lo que justificaba el servicio que se rendía en los precios de los viajes de ida y regreso de la costa occidental de América del Sur. En un intento por resolver la

⁽¹³⁾ Sen.- Doc. 222, Congreso 58, Sesión 2, Vol. 1,465.

controversia, el Coronel Center fue al Perú para conferenciar con George Petrie, gerente de la compañía de vapores. Center y Petrie llegaron a un acuerdo, mediante el cual, los ingresos por el transporte total de carga serían divididos por partes iguales entre la *Panama Railroad* y la *Pacific Steam Navigation Company*, cualquiera que fuera la compañía de vapores que acarreará la mercancía desde otro sitio hasta el lado atlántico del Istmo. Cuando los directores del ferrocarril en Nueva York rechazaron con desdén este arreglo razonable, la *Pacific Steam Navigation Company* organizó enseguida un servicio independiente entre los puertos del Pacífico y Liverpool a través del Estrecho de Magallanes, construyó un número de buques de vapor, grandes y rápidos, transfirió sus talleres de reparación y estaciones de carbón de la Isla de Taboga al Callao y rompió toda conexión comercial con la *Panama Railroad*.

No contenta con la pérdida de la gallina de los huevos de oro, la *Panama Railroad Company* procedió entonces, con una miopía casi increíble, a deshacerse de otra. En el verano de 1866, la *Panama, New Zealand and Australian Royal Mail Company*, subsidiaria de la *Royal Mail Steam Packet Company*, inauguró el primer servicio de vapores entre Panamá y las antípodas. Al principio, el tráfico era poco y los gastos desproporcionadamente altos, pero la perspectiva de futuras ganancias parecía brillante. La cooperación de la *Panama Railroad* consistía en los precios liberales para la carga, créditos y hasta préstamos, que en esa época bien podía brindar; así habría mantenido viva la tambaleante línea de vapores durante los primeros años; pero con un fatuo desprecio a sus propios intereses, los directores del ferrocarril negaron esa ayuda y luego de unos cuantos viajes improductivos, la compañía de vapores se liquidó en abril de 1869.

La *Panama Railroad* comenzó a sufrir casi inmediatamente por la competencia de la línea transcontinental, debido a la ineptitud de su propia directiva. Los dividendos bajaron de 44% en el año cumbre de 1868, a 26% en 1869, 12.5% en 1870 y 3% en 1871. El 1o. de abril de 1872, los directores informaron:

«Aunque...la sociedad sufrió serios y dolorosos cambios durante los pasados tres años, sin embargo los Directores...no pueden sino reflexionar con orgullo y satisfacción sobre el hecho que desde...1849, 20,000,000 de dólares se pagaron en dividendos a los accionistas...»⁽¹⁴⁾.

Este orgullo y satisfacción de los directores por la prosperidad anterior del ferrocarril debió darles un frío consuelo a los propietarios de las ahora depreciadas acciones. Durante los años siguientes, la situación financiera de la compañía mejoró con lentitud, pero nunca se acercó a su primer registro. Desde 1872 hasta 1880, los dividendos anuales fluctuaron entre 9% y 16%. Durante este período, grandes lotes de acciones cambiaron de manos con pasmosa frecuencia:

«El viejo régimen de respetabilidad terminó y las acciones de Panamá se convirtieron en otro balón de Wall Street».⁽¹⁵⁾

A Joseph F. Joy, sucesor de Hoadley como Presidente del ferrocarril en 1871, lo reemplazó a su vez Alden B. Stockwell, un año más tarde. Stockwell (astuto y calculador) que no sabía nada sobre el manejo de ferrocarriles y que poco le interesaba la prosperidad de la vía, logró adquirir un número suficiente de poderes para permitirse escoger a los directores y asegurar su propia elección para Presidente. En 1874, Russel Sage abarcó suficientes acciones y poderes para hacer girar los votos a su favor, sólo para que lo reemplazara al año siguiente Trenor W. Park, quien mantuvo el cargo de Presidente y el control de las acciones hasta cuando la compañía francesa del canal los compró en 1880.

Aunqu después de 1869 la *Panama Railroad* perdió casi todos sus pasajeros de California y el negocio expreso, se mantuvo como rival formidable de la ruta por tierra, como acarreador de carga ordinaria. Para reducir esa competencia, la *Transcontinental Rail-Way Pool*, una

⁽¹⁴⁾ **Panama Railroad Co.** Report to Stockholders, April 1, 1872.

⁽¹⁵⁾ Tracy Robinson, *Fifty Years at Panama, 1861-1911*, New York: Trow Press, 1911.

asociación que abarcaba todos los ferrocarriles de los Estados Unidos que operaban entre el Río Missouri y los puertos pacíficos, celebró un contrato con la *Pacific Mail*, en la cual la compañía de vapores aceptó limitar sus embarques de carga entre Nueva York y San Francisco por la ruta de Panamá a 1,200 toneladas al mes, en cada dirección, y permitir a la asociación fijar las tarifas. Por esta concesión la sociedad pagaba a la *Pacific Mail* 90,000 dólares al mes lo que más tarde se redujo a 75,000 dólares. Este arreglo, aunque restringía el comercio y era dañino a los intereses del público, no era ilegal en esa época. En 1887 la aprobación de la ley de comercio interestatal obligó a que la asociación se disolviera, pero su sucesora, la *Association of Transcontinental Railways*, continuó sus prácticas de monopolio en la misma forma; de igual modo, prosiguieron los sobornos mensuales a la *Pacific Mail*. Esa corporación, a su vez, negoció un contrato el 10. de febrero de 1878 con la *Panama Railroad Company* la cual le dio a la *Pacific Mail*, durante los siguientes 15 años, el derecho exclusivo de las tarifas sobre mercancías embarcadas entre Nueva York y San Francisco, en cualquier dirección, por la *Panama Railroad*; mientras que todas las demás líneas de vapores estaban obligadas al pago de las tarifas locales a través del Istmo, mucho más altas. La *Pacific Mail* pagó al ferrocarril 75,000 dólares mensuales por este privilegio, pero más tarde redujo esta suma a 55,000 dólares. Así, la *Panama Railroad* se convirtió en parte de un sistema de fijación de tarifas que floreció, en una u otra forma, hasta poco después que el gobierno de los Estados Unidos adquirió el ferrocarril en 1904.