

FRAGMENTOS DE LA MEMORIA DE HACIENDA DE 1872 SOBRE EL FERROCARRIL DE PANAMÁ

CRISIS DE ESTA EMPRESA

En carta dirigida á vos con fecha 18 de Marzo último, manifestó el Presidente de la Junta directiva de esta empresa, que la competencia del ferrocarril del Pacífico, terminado en Mayo de 1869, y la de la navegación por vapor recién establecida directamente desde Europa hasta las costas de Chile y el Perú, al través del estrecho de Magallanes, habían disminuído tan considerablemente los productos del ferrocarril de Panamá, que sería imposible continuar pagando los \$ 250,000 anuales que, en parte de pago de la porrogación del privilegio, se había obligado en favor de la República, por el contrato de 16 de Agosto de 1867.

Pedía, en consecuencia, que rescindiéndose ese contrato se retrotrajesen las cosas al estado que tenían antes de su celebración; es decir, que la República sólo tomase el 3 por 100 de las utilidades netas de la empresa y que tuviese derecho para rescatar el privilegio en 1876 mediante el pago de \$ 5.000,000.

Contestósele, como sabéis, que tratándose de una empresa que se presentaba ella misma próxima á una decadencia considerable, si no á su ruína, tal proposición era pura y simplemente inaceptable y que para poder considerar otras, era necesario conocer á fondo el estado de la empresa; es decir, el pormenor de sus productos con arreglo á las tarifas, el de sus gastos y el prospecto que para lo porvenir presentase con relación al tráfico interoceánico; datos que, por lo pronto, el Poder Ejecutivo carecía.

Con el objeto de estudiar esta materia se pidieron informes á la Compañía misma, á los Agentes de la República en Washington y en Londres, y en virtud de excitación de la Cámara de Representantes, se envolvió al Istmo, como comisionado especial y con él carácter de Visitador Fiscal, al Secretario de Guerra y Marina, señor doctor Manuel Amador Fierro.

En este estado las cosas, y habiendo sido el actual Secretario de Hacienda apoderado de la Compañía del Ferrocarril para otros asuntos, en 1857 y en 1865, os supliqué me eximieseis de toda participación en este asunto y encargaseis de su despacho á otro Secretario; no por tener conexiones a algunas en la actualidad con esta empresa, que no las tengo, sino porque de haberlas tenido, lo exigía así el decoro del país. A lo cual vos accedisteis, encargando de este negocio al señor Secretario del Tesoro y del Crédito Nacional, á quien se pasaron todos los documentos conexionados con él.

Esta circunstancia no me releva, á mi ver, de presentaros mi opinión personal con todo respeto y sinceridad y paso á hacerlo.

Según los datos publicados por la Compañía, el Ferrocarril tiene 47 1/2 millas, ó sea poco menos de 16 leguas ú 80 kilómetros de extensión; y costó poco menos de \$ 8,000,000 ó \$ 5000,000 por legua, ó \$ 100,000 por kilómetros. Tiene una sola vía, pero provista á trechos de caminos laterales (sidings) para facilitar el paso de trenes en direcciones encontradas.

El gasto de construcción fue suministrado así:

En acciones tomadas por los empresarios	\$ 5,000,000
Prestamo hipotecario contratado en Inglaterra en 1852, al 7 por 100 anual	\$ 2,4000,000
Total	\$ 7,4000,000

Los productos y gastos de la empresa, según las publicaciones hechas por la misma Compañía, han sido desde la apertura total del Ferrocarril al servicio público los siguientes:

Años	Entradas	Gastos de servicio, cooperación y administración	Ganancia
1856	1,350,731 00	530,249 00	830,492 00
1857	1,305,819 60	649,302 00	656,517 60
1858	1,506,076 27	658,588 68	847,387 59
1859	1,925,444 57	795,748 34	1,129,696 13
1860	1,550,875 82	702,889 30	847,986 52
1861	1,539,859 69	611,663 11	928,196 88
1862	1,712,281 21	729,849 75	983,331 46
1863	2,027, 38 10	829,747 20	1,197,690 90
1864	2,489,222 28	1,029,769 28	1,459,453 00
1865	2,175,885 14	1,002,050 75	1,173,834 49
1866	2,424,977 88	1,208,364 61	1,216,613 27
Totales.....\$	20,018,611 56	8,748,222 02	11,271,199 84
Térm. medio anual	1,820,000 00	795,300 00	1,024,600 00

Tomo esta fecha como punto de partida, porque estos guarismos, hasta 1866, fueron los que sirvieron como base á la Compañía para proponer y celebrar la modificación del contrato en 1867, en la que, mediante la porrogación del privilegio y la renuncia de la República al derecho de rescatarlo, se obligó la Compañía á pagar al Tesoro un subsidio anual de \$ 250,000.

De acuerdo con esas sumas, el ferrocarril producía:

Producto bruto por legua....	\$ 112,500 anuales.
Producto neto por legua.....	64,040 anuales.
Gastos de servicio por legua...	47,460 anuales.

No tengo datos exactos del tráfico del Ferrocarril á la vista, excepto el de los años de 1869 á 1870, que daré á continuación; pero puedo afirmar que no excedía en los diez primeros años del siguiente, en término medio:

Pasajeros, por año.....	35,000
Toneladas -	70,000

De manera que puede establecerse la siguiente tarifa general de fletes y pasajes:

Pasajeros, \$ 25 por viaje, ó sea \$ 1-60	
por legua.....	\$ 740,000
Toneladas, \$ 15 por viaje, ó sea \$ 0-95 por	
Toneladas y por legua.....	\$ 1.050,000
Sin disputa la tarifa más alta del mundo entero.	

Según tengo entendido, con referencia á Mr. Miguel Chevalier, en su excelente obra sobre las mejoras materiales, el término medio de los pasajes en los ferrocarriles europeos no pasa de 10 centavos por legua, ni el de los fletes de 15 centavos por toneladas y por legua.

El tráfico de los dos últimos años de 1869 y 1870, de que tengo noticias por los cuadros remitidos por el Capitán del puerto de Panamá, señor José Paredes Arce, publicados en el Apéndice á la Memoria de Hacienda de 1871, fue el siguiente:

1869

Total.....	<u>140,479 toneladas</u>
Pasajeros.....	29,438.

1870

Total.....	<u>90,994 toneladas.</u>
Pasajeros.....	20,759

Aplicando los cálculos hechos al movimiento de 1870, que es el más bajo á que en los últimos diez años debe haber llegado el Ferrocarril, encontramos que el producto de éste debió ser todavía:

20,759 pasajeros á \$ 25.....	\$ 518,975
90,994 toneladas á \$ 15.....	\$ <u>1.364,910</u>
Total producto estimado.....	\$ 1.883,885

Es decir, un producto igual al término medio que había dado el Ferrocarril en los once años que precedieron al contrato de 1867, y que sirvió de base á la Compañía para contraer el compromiso de pagar \$250,000 anuales á la República.

No veo claro, pues, por qué se considera ahora en incapacidad de cumplirlo.

Estimando los gastos de la Compañía por un cálculo prudencial, pueden computarse así:

Subsidio para el Gobierno colombiano.....	\$ 250,000
Transporte de 90,000 toneladas, á 25 centavos por legua (casi el doble de lo que se computa en Europa) ó \$ 4 por tonelada.....	360,000
Transporte de 20,000 pasajeros á 20 centavos por legua (el doble de lo que se calcula en Europa) ó \$ 3-20 por viaje.....	64,000
Interés al 7 por 100 sobre \$ 3.000,000 de deuda hipotecaria.....	210,000
Gastos extraordinarios.....	200,000
Total.....	\$ 1.084,000
Ganancia neta para dividendo.....	800,000
O cerca de 15 por 100 anual.....	1.884,000

¿No es esta utilidad suficiente?

Supóngase, sin embargo, que el flete que dejan al Ferrocarril las empresas interocánicas rivales sea de tal naturaleza que sólo represente \$ 10 por tonelada en términos medio. Esto constituiría una rebaja en sus entradas de \$ 455,000; pero todavía le quedarían \$ 345, 000 para repartir dividendos á sus accionistas, los que sobre \$ 5.000,000 de capital efectivo, equivalen á casi 7 por 100 anual, dividendo suficiente para cualquiera empresa.

Verdad es que la empresa de Panamá está amenazada no sólo por la competencia del primer ferrocarril del Pacífico y por la de la navegación por vapor del estrecho de Magallanes, sino por la del ferrocarril del Norte del Pacífico que está en curso de construcción, por el ferrocarril de Honduras, por el de Costa Rica al Atlántico, y probablemente también por alguna vía interoceánica que se construya al través del territorio de Nicaragua; pero también es cierto que el tránsito interoceánico tiene un porvenir inmenso y la ruta de Panamá ventajas que ninguna otra puede igualar.

El comercio entre Europa, Asia y Australia se computa en doce millones de toneladas al año. El de Europa y América con la costa occidental de este continente y del mismo con Asia y Australia, en tres millones y medio de toneladas.

Dentro de diez años, período de duplicación ordinario del comercio europeo y americano, aquellos guarismos habrán duplicado.

Para servir ese tráfico inmenso, con excepción de un canal, -que si se construye con esclusas tendrá límites intraspasables al servicio que sea susceptible de prestar-la vía de Panamá ofrece las ventajas naturales de ser la más corta, la menos costosa y la que presenta por su posición central más amplia facilidades para el tráfico general.

El ferrocarril del Pacífico tiene cerca de 1,400 leguas desde Nueva York hasta San Francisco, en que una rata de diez centavos por toneladas y por legua, valen para el comercio \$ 140 por toneladas, flete que sólo pueden resistir efectos muy valiosos.

La navegación por Magallanes debe ser penosa para los pasajeros, peligrosa en los meses de invierno, larga, y en todo tiempo expuesta á los escollos y tempestades que son compañeros inseparables de los estrechos entre dos continentes.

La vía de Honduras tiene casi seis veces más extensión que la de Panamá, y será por lo mismo seis veces más cara.

Respecto de un canal interoceánico, es permitido creer que no estará abierto antes de doce ó quince años, en cuyo espacio de tiempo el comercio entre los dos hemisferios será una vez y media ó dos veces mayor que hoy.

Y en fin; sin pretender poner en duda las sumas de gastos de servicio que presenta la Compañía del Ferrocarril, sí es permitido esperar que con el transcurso del tiempo serán menores, mucho menores.

Si, por ejemplo, los gastos de servicio por legua de ferrocarril hubiesen de ser de \$ 50,000 por legua como en Panamá, en el del Pacífico, las 1,400 leguas que él atraviesa habrían de costar \$ 70.000,000 anuales, y si el gasto de cada tonelada fuese allí como en Panamá, de \$ 0.95 por legua, cada tonelada habrían de costar \$ 1,330 desde Nueva York hasta San Francisco, y cada pasajero \$ 2,240. Creo, sin embargo, que el gasto hoy no pasa de la décima parte del anterior guarismo, ó sea á diez centavos por legua y por pasajero.

Es también permitido esperar que una reducción considerable en el precio de las tarifas, atraerá por la vía de Panamá una buena parte del comercio que da hoy la vuelta por el estrecho.

Cuando en la navegación por vapor de la costa occidental de América, entregada casi hoy á una sola Compañía, haya competencia y bajen los fletes y pasajes, la vía de Panamá recobrará mucha parte de su antigua superioridad; porque es la carestía actual de las líneas entre Panamá y el Callao y entre el Callao y Valparaíso lo que da ventajas incontestables, respecto del comercio de Chile y del Sur del Perú, á la vía magallánica.

Para el comercio de California la única vía natural hoy es la de Panamá, y á medida que la agricultura californiana, que tan poderoso desarrollo ha tenido en los veinte últimos años, tome más importancia, ella sola y sus retornos bastarían para sostener el ferrocarril colombiano del Istmo.

Si no para Australia, á lo menos para Nueva Zelandia, la vía de Panamá es más corta también que la del cabo de Buena Esperanza ó del Istmo de Suez.

Ese será otro afluente no despreciable para nuestro ferrocarril.

Puede el presente ser algún tanto desfavorable para los negocios de la Compañía privilegiada; pero el pasado no ha podido ser más feliz.

El dividendo de los años de 1867 y 1868 no debió bajar de \$ 2.000,000; y deducido el pago de intereses hipotecarios, no menos de 30 por 100 anual debió de repartirse en cada uno de esos años á los accionistas.

El porvenir, por otra parte, es lisonjero; y se puede Unidas estas partidas á las de los once años anteriores desde 1856, dan estos totales:

Producto.....	\$ 31.085,269 22
Gastos.....	14.431,729 03
Utilidades.....	\$ 16.653,540 19

Términos medio de quince años:

En los productos brutos.....	\$ 2.072,351 26
En los gastos.....	962,115 26
En las utilidades.....	\$ 1.110,236 ..

Como llevo dicho, el capital de la empresa era de \$5.000,000

Luego el ferrocarril de Panamá, después de pagar 10 por 100 anual (que en quince años importa \$ 7.500,000) cubrió casi dos veces el valor del capital empleado.

En otros términos, repartió un dividendo anual de \$ 1.110,236: \$5.000,000=22,20 por 100.

Todavía en el mal año, en el año de ruina de 1870, dio \$ 320,231 de utilidad neta, después de pagar intereses y el subsidio al Gobierno.

Pues 320,231 - 51 sobre \$ 5.000,000, son 6,40 por 100.

Conocéis los datos acerca de la marcha del Ferrocarril suministrados por la Compañía misma: ellos van anexos á este informe.

Dividendo en períodos quinquenales estos datos para juzgar de la marcha ascendente de los negocios, tenemos resultado:

Años	Productos	Gastos	Utilidad
1856 á 1860...\$	7.898,043	3.254,835	4.644,208
1861 á 1865.....	10.038,820	4.311,266	5.727,564
1866 á 1870.....	12.698,909	6.865,628	5.833,281

Utilidades líquidas en el primer quinquenio.....

En el tercero.....

Aumento de utilidades en diez años.....

o sea 25.60 por 100.

Comparando los productos de 1856.....
Con los de 1868 (trece años de espacio).....
Tenemos que el progreso de los negocios
fue.....

Que sobre \$ 1.439,948 equivale á 164,80 por 100.

Se puede estimar en consecuencia, que la duplicación del tráfico interoceánico tiene un período de nueve años.

Si pues la competencia del ferrocarril del Pacífico y de la navegación por vapor del estrecho de Magallanes, han reducido considerablemente las utilidades de la empresa, pero dejándole los medios de repartir 6.40 por 100 anual de dividendo, después de cubrir todas sus cargas, parece verosímil que dentro de nueve años, á más tardar, podrá volver á repartir 12,80 por 100, y que de ningún modo será empresa ruinosa. ⁽¹⁾

Porque debe considerarse que si el Ferrocarril entra en la lucha rebajando sus tarifas, puede atraer hacia Panamá una parte del tráfico que se va hoy por las otras.

Y que esas mismas empresas que hacen competencia, contribuyen también poderosamente á dar desarrollo á los negocios del Pacífico y por consiguienter á los de todas las vías que á él se refieren.

Según informa el Presidente de la Compañía, con fecha 12 de Octubre último, la vía se encuentra en excelente estado de conservación y es capaz de prestar un servicio cuádruplo del que hoy se le exige. Es decir, que puede transportar sin nuevos gastos 400,000 ó 500,000 toneladas de mercancías y 125 ó 150,000 pasajeros.

(1) Estas conjeturas han tenido comprobación perfecta en los veintidós años corridos desde 1872 para acá. Al separarse de la Secretaría de hacienda el autor de estas líneas, en Enero de 1872, el Poder Ejecutivo convino en reducir a \$ 1000,000 anuales la participación de la República, en lugar de \$ 250,000, más el Senado improbó el contrato a la lectura de las anteriores observaciones.- (Nota de 1874).

LAS SUBLEVACIONES CAMPESINAS DE AZUERO EN 1856

Armando Muñoz Pinzón

A principios del año 1856 al campesinado menesteroso de Azuero, abrumado por la crítica situación económica y los abusos de los agentes gubernamentales, no le quedó otra alternativa que resistirse al pago de las contribuciones⁽⁶⁶⁾ *

Tal resolución se hizo patente en Pesé, el 19 de enero de 1856 a las doce de la noche, cuando una partida de alrededor de cien campesinos armados rodeó la casa del Prefecto José Ignacio Rosa y del Juez de Circuito, señor José de la C. Peña, con el objeto de manifestar su desabrimiento por los altos impuestos y los atropellos de las autoridades.

Este movimiento, que exigía la supresión de las contribuciones y la separación del cargo del Prefecto expoliador, no fue bien visto por la Prefectura de Fábrega, ya que el ejemplo podía repetirse en toda el área y poner en peligro los intereses y control político de los Prefectos y, al mismo tiempo, afectar los bienes de los explotadores del campesinado.

Por eso, don Dionisio Facio -Prefecto del Departamento de Fábrega-, apenas tuvo conocimiento de los sucesos de Pesé, informó inmediatamente al Secretario de Estado mediante nota de 22 de enero de 1856, en la cual distorsiona la acción popular, señala su disposición para aplastar la repetición de la osadía de los campesinos y sugiere el envío de tropas para exterminarlos.

Entretanto, el mismo día 20 de enero el pueblo de Parita decidió adherirse a los campesinos de pesé en su lucha contra los altos gravámenes, manifestando su repudio al Alcalde y otros funcionarios⁽⁷³⁾* Los pariteños redactaron un

⁽⁶⁶⁾ Un antecedente de este movimiento se remota al año 1827, cuando en la ciudad de los santos se sublevaron 300 campesinos contra las autoridades locales, negándose al pago de los tributos. Ver Memorias de O'Leary, Tomo VII.

*⁽⁷³⁾ La información fue tomada de la nota del 6 de febrero de 1856, enviada por la Alcaldía de parita al Prefecto del Departamento de Herrera, y firmada por el secretario Interino de apellido Ureña, que a la letra dice: «el día 20 de los corrientes, hoi decir, que el pegaron al Alcalde principal... i a Antonio Zorrila, i además de esto aporrearon la puerta del Señor Francisco de Suma. A los otro días hoy decir que le pegaron al Juez Passo l que todo esto hacido mobido a consecuencia de no pagar las contribuciones por estar muy recias, pero mas baja sí». Ver tomo 1895 del Archivo Nacional de Panamá - Período Colombiano. También de cuenta de esos hechos Nazario Crespo - en la nota N^o. 5 ya citada-, en la cual expresa «que el mismo día 20 hubo en Panamá igual Pueblada i que azotaron a algunos».

documento o acta dirigido al Perfecto del Departamento de Herrera, el cual denominaron «Pedimento del Pueblo»:

«Al Señor Perfecto del Departamento de Herrera. En el distrito de Parita a veinte de enero de 1856: el pueblo de Parita usando de la facultad que le confiere la Constitución de la República, que los pueblos son soberanos en sus opciones, ha tenido sus numerosos hombres i mujeres generalmente acosados. Que ciendo estos pueblos desgraciados de pobreza y ciendo tantas las contribuciones; resolvemos lo siguiente: Que no se paguen ninguna clase de contribuciones incluso las parroquiales i del Estado, i disponemos que teniendo que sostener i Ale. G..., que salvándose algunos individuos de regular fortuna de la contribución. Para este impuesto por una lista que para efecto haremos por separado de esta acta. Con lo cual se dispuso se mande por el pueblo al Perfecto de Pesé copia de estas diligencias. Además resolvimos, que el Cabildo imponga la contribución». ^{(74)*}

El odio popular hacia los impuestos también derivaba de la política persecutoria contra los contribuyentes pobres, por parte de los funcionarios encargados de su cobro, e incluso de la posición de algunas figuras del clero aliadas a los políticos poderosos y altas autoridades; por tanto, para la clase campesina, el Perfecto, el Cura, el Juez, el Gobernador, el Alcalde y los recolectores de las gabelas, encantaban el sistema oprobioso de las contribuciones.

Con este telón de fondo, no resulta extraña la conducta de los campesinos en la sublevación de Pesé el día 27 de enero de 1856. Ese día hizo explosión nuevamente la aversión contra las contribuciones, pero esta vez la ira del pueblo recayó en las personas de los funcionarios públicos y la casa del cura José María Franco. Según la versión de Dionisio Facio los hechos se registraron así:

* ⁽⁷⁴⁾ El histórico documento aparece adjunto a la nota N° 7, de 13 de febrero de 1856, enviada al Secretario de Estado por Nazario Crespo. Dicho documento es una copia y a pesar de que hicimos diligencias por obtener el original, así como la lista de los contribuyentes que se mencionan el mismo j, todo fue infructuoso; sólo pudimos consultar la copia enviada por Nazario Crespo, bastante ilegible, que reposa en el Archivo nacional de Panamá. Ver tomo 1895 ya citado.

«Algunos perversos de allí de Chitré prendieron a casi todas personas que desempeñaban algún cargo público, i a otros ciudadanos los azotaron con la mayor crueldad, a la luz del día, en la plaza. El Sr. Prebo. José María Franco, cura de aquel pueblo se escapó de los malhechores que lo buscaban con grande interes; pero su casa fue saqueada i completamente destruida con hachas. El Sr. Prebo. Franco se halla refugiado en esta ciudad...». ⁽⁷⁵⁾

El levantamiento de los campesinos de Pesé y Parita causó gran conmoción y alarma en todo el estado, dadas las noticias difundidas por los Prefectos de herra y Fábrega. La reacción de los distritos y departamentos vecinos no se hizo esperar: al Alcalde del distrito de Soná envió a la Prefectura de Veraguas la suma de doscientos veintinueve pesos, producto de una donación espontánea recolectada por el señor José del Carmen Bal, perteneciente a una poderosa familia de terratenientes de la región, "para atender a los gastos que ocasiona el restablecimiento del orden público en los pueblos que ha sido trastornado". ⁽⁷⁶⁾

También la Gobernación contrató con particulares un empréstito por la suma de \$4.480, y a cuenta del Tesoro del Estado, "para atender a los urgentes gastos de la columna de operaciones organizadas en este departamento para obrar en los de Herrera i Los Santos".

Ahora bien, precisa destacar que la protesta azuereña sólo tuvo repercusión en el distrito de San Francisco.

"El único distrito del Departamento que adeuda casi en su totalidad las contribuciones municipales correspondientes municipales correspondientes al año de 1855, es el de san Francisco. El único distrito del Departamento de Fábrega que no se ha dispuesto el honor de contribuir con hombres o con recursos a la obra de la reconstrucción del orden público en los departamentos de Herrera i los Santos, es el de San Francisco. El único distrito, en fin, que ha tratado de divulgar rumores -Afirma el funcionario Manuel Grimaldo- en sen-

⁽⁷⁶⁾ Nota N° 15, de 13 de febrero de 1855. Prefectura del Departamento de Fábrega. En gaceta del Estado de Panamá, N°33, de 1° de marzo de 1856.

⁽⁷⁶⁾ Los donantes voluntarios fueron: José Felix Calviño con \$100, Manuel María Arosemena con \$100, José María Dutari con \$10, Modesto y Florentino Dutari con \$10, José Canto con \$5, Hilario Castillo con \$3, y Felicísimo Herrera con \$ 1.

tido simpático con los desordenadores de los Departamentos de Herrera i Los Santos, es el de San Francisco». ⁽⁸⁰⁾

En la capital del Estado la noticia produjo inquietud y sobresalto en los círculos gobernantes. Ante la magnitud de los hechos relatados por los Prefectos, el encargado de la Jefatura Superior expidió un Decreto para aumentar los créditos del presupuesto de gastos corrientes del año 1856 en la suma de \$20.000, «en virtud de los movimientos sediciosos que han tenido lugar en el departamento de Herrera». ⁽⁸¹⁾

Asimismo, decidió preparar una columna militar y trasladarse a «la escena de la acción» para aplastar la supuesta rebelión contra el Estado Federal. Al respecto, el Secretario de Estado envió nota al Prefecto del departamento de Fábrega, comunicándole la partida del Vicegobernador junto con una columna de operaciones, bajo la dirección del Coronel Gavino Gutiérrez; que ha comprobado el armamento necesario para la dotación de una regular fuerza, así como la confección de ocho mil cartuchos. Además, le ordena elevar a 300 hombres de infantería la fuerza de milicia en servicio, poner en buen estado el armamento y tener lista bestias de carga a la llegada de don Francisco de Fábrega ⁽⁸²⁾. Estos acontecimientos fueron descritos por el periódico **Panama Star and Herald**.

Para esos días, Azuero padecía una verdadera crisis económica y el anuncio de que las fuerzas federales acantonadas en Veraguas combatirían a los campesinos de la región creó una situación de pánico general que ocasionó el éxodo de algunos pobladores, de acuerdo con el testimonio de Pedro Goytía:

«Los trabajadores se han paralizado i está sufriendo mucho el cultivo de los campos; la carestía aumenta i algunas familias

* ⁽⁸⁰⁾ Nota N° 22, de 26 de febrero de 1856, Prefectura del departamento de Fábrega. En Gaceta del Estado de Panamá N° 35, de 24 de marzo de marzo de 1856. Igualmente, circularon rumores de que en Las Lajas y Remedios se produciría un conato revolucionario encabezado por el campesino Dionisio Robles, con el objeto de pronunciarse contra el Estado Federal, Empero, según el Prefecto J.N. Venero, no existió tal plan revolucionario, pues logró entrevistarse con Robles y además hombres, y comprobó que «fuera de un ligero descontento por la Imposición de las nuevas contribuciones», en los pueblos de Las Lajas y Remedios no había oposición al nuevo régimen político. Ver nota N° 43, de 16 de febrero de 1856, Prefectura del Departamento de Chiriquí. En Gaceta del estado de Panamá N° 35, de 24 de marzo de 1856.

⁽⁸¹⁾ El decreto aparece publicado en la Gaceta del estado de Panamá, N° 30, de 9 de febrero de 1856.

⁽⁸²⁾ Nota N° 81, de 28 de enero de 1856, Secretaría de Estado -Sección 2ª. En Gaceta del Estado de Panamá N° 36, de 31 de marzo de 1856.

*han abandonado el poblado para buscar en los lugares inmediatos
por la inseguridad que presentan algunos conflictos con*

lión del campesinado en enero, inexplicablemente fueron excluidos -en el mencionado Decreto- Pedro Goytía y numerosos militares campesinos bajo el cargo de eran «antiguos criminales» que no habían mostrado «arrepentimiento», los cuales -una vez fuesen capturados- serían remitidos a la ciudad de Panamá y puestos a disposición del Juez del Crimen.⁽¹⁰⁶⁾

Del mismo tomo fue el Decreto expedido el 7 de marzo por los «delitos políticos» cometidos en Los Santos hasta el 20 de febrero, donde también se excluye de la amnistía a numerosos militares como Pedro y José María Goytía, Medina y Fermín Pinilla.

Acto seguido, el Vicegobernador expidió el Decreto, de columna de operaciones organizada, por cuanto «ha llenado cumplidamente el objeto con que fue creada».⁽¹⁰⁹⁾

Después del encuentro de armas se apaciguaron los ánimos por unos días. A la sazón, la economía en los Departamentos de Herrera, Los Santos y zonas aledañas continuaba en una etapa crítica. La paralización de los trabajos, el abandono de los cultivos en los campos, la movilización de las familias campesinas hacia la sierra en busca de asilo, el estado de desasosiego permanente, la ausencia de autoridad, la política inflexible de los Prefectos, los servicios públicos interrumpidos, la administración de justicia paralizada, la escasez de dinero y el Cabildo sin funcional, eran factores adversos al desarrollo normal de toda actividad.

En esas circunstancias, de irritación general contra el estado de cosas existentes, resultaba imposible una solución inmediata o la pronta restauración del orden social en la región.

Tan grave era el problema de los impuestos en aquellos días, que el Cabildo de Los Santos se vio obligado a dictar un nuevo acuerdo sobre contribuciones, porque los «pueblos de la extinguida provincia de Azuero -señala el docu-

⁽¹⁰⁵⁾ Las personas incluidas en la lista enviada por el prefecto Ignacio Rosa son las siguientes: Por el distrito de Pesé: «Pedro Goltia, Ismael batista, Marcelo Batista, silvestre Batista, Luis Canto, José maria Cerrano, Pantaleón Dias, Francisco Rodríguez, Santiago. Ureña, Tomas Rodríguez, José María Rodríguez, Dolores Sernega, Apolinar Marciaga, Atanasio Guevara y Manuel Castro, Marcos Mudarra, Manuel José Rodríguez, Florentino Castro, José de la Cruz Cano, Carmen Cano y Gregorio Cano». Por el distrito de Patria: «José del Carmen Flores. Liverato Saavedra, Pedro Vasquez, Juan Pablo Flores, Pedro Gallardo (a) Chiche i Manuel Bosques». En nota N° 21, de 1° de marzo de 1856, Prefectura del Departamento de Herrera. En archivo Nacional de Panamá - Período Colombiano, tomo 1895.

⁽¹⁰⁶⁾ Gaceta del estado de Panamá N° 34, de 15 de marzo de 1856.

⁽¹⁰⁹⁾ Gaceta del Estado de Panamá N° 35, de 24 de marzo de 1856.

mento- implícitamente han manifestado su decisión por la contribución directa, por que es la más proporcional, rechazando todos otros impuestos que graven la industria local». Por su importancia y consecuencias inmediatas re- producimos a continuación los artículos más significativos:

«Art. 1°. Son rentas del tesoro municipal del Distrito:

- 1°. Las multas de que habla el artículo 19 de la lei del Estado, sobre régi- men municipal;
- 2°. Lo que produzca el remate del paso del rio de esta ciudad, que será divisible por mitad con el municipio de Chitré, fundado por lo resuelto por el señor Gobernador del Estado en 24 de abril próximo pasado, comunicado a la corporación al efecto;
- 3°. Lo que produzca la primera clase del servicio personal subsidiario que se paga en dinero.
- 4°. El producto de una contribución personal directa sobre los varones vecinos del distrito, proporcional a sus posibles, desde cinco décimos hasta tres fuertes año.

Art. 2°. El Cabildo hará una lista todas las personas que juzgue sujetas a dicha contribución, i les señalara las cuotas con que deban contribuir calculando sus entradas i gastos, i guardando la mas justa proporción.

.....

Art. 6°. Por el mencionado que estableció la contribución directa en forma más equitativa como fórmula de solución a las exigencias campesinas de rebaja de los altos impuestos, calmó los ánimos; pronto las actividades económicas y gubernamentales en Azuero volvieron a la normalidad, si bien no faltaron los rumores persistentes acerca de ataques a la población por hombres armados.

Luego del envío de los principales dirigentes del movimiento a la capital del Estado y después de la remisión de los cuatro sumarios instruidos contra ellos al Juez del crimen de Panamá. Para su juzgamiento, no aparecen informes sobre el resultado de esa diligencia judicial. Puede inferirse, por los sucesos posteriores, que todos fueron puestos en libertad; de lo contrario José María y Pedro Gotilla no hubieran podido participar en las elecciones celebradas a fines de junio de 1856 y haber sido electos diputados por el Departamento de Los Santos.

La cuestión de las contribuciones volvió a hacer crisis a fines de julio de 1856 en el distrito de Pedasí, Departamento de Los Santos, donde los habitantes del campo denominado «El Limón» se sublevaron contra las autoridades locales y decidieron no pagar más los impuestos.

A fin de hacer desaparecer la zozobra y dar término al conflicto entre el pueblo y el gobierno local azuereño, la asamblea legislativa del Estado expidió la ley de 29 de septiembre de 1856 sobre amnistía a los sublevados.

Existen informes sobre nuevas protestas contra los impuestos en enero de 1858, cuando «un tumulto de doce hombres, capitaneados por Viviano Villarreal, atacó en la noche del veinticinco... a los señores Alcalde y Tesorero de distrito de Macaracas, Manuel Villarreal Sugasti y Manuel Esquivel para resistirse al pago de la contribución directa, establecida por el Cabildo, manifestándole que el domingo próximo vienen al poblado a hacerla quitar por la buena o por la mala»⁽¹⁴⁾, pero tal suceso y otros que se produjeron no tuvieron la trascendencia y expresión colectiva del movimiento de 1856.

⁽¹⁴⁾ Nota N°. 100, de 27 de enero de 1858, Prefectura de Departamento de Herrera. En Archivo Nacional de Panamá -Período Colombiano, tomo 1897.

PANAMÁ Y SUS TRAGEDIAS

Bogotá, 25 de octubre de 1884

Por: Rafael Núñez

Cuando acabamos de escribir nuestro editorial del último número de **La Luz**, llegó a nuestras manos como una nueva confirmación de nuestras melancólicas impresiones el telegrama de Panamá que en el mismo número insertamos sin ningún comentario. Una partida armada, semi-anónima, se apoderó, en la noche del 14 ó 15 del corriente, de un buque remolcador inglés, denominado **Morro**, y dirigiéndose luego al vapor costarricense **Alhajuela**, justo a alguna distancia de la costa, lo aprehendió violentamente é hizo uso de él con rumbo probable á otros puertos del Istmo. El **Morro**, abandonado por los delincuentes, volvió a Panamá, y el señor Cervera, con alguna fuerza, siguió, a su bordo, en persecución del **Alhajuela**; trabóse en el mar un combate muy desigual, por la inferioridad del remolcador, y, con algunas pérdidas en el material y en la tripulación, el señor Cervera tuvo que renunciar a su patriótico propósito de poner a salvo el vapor costarricense, para evitarle a la Nación la vergüenza y el perjuicio pecuniario de las reclamaciones con que será, dentro de poco, asediada.

En vista de lo ocurrido, que tan brevemente narramos por insuficiencia de datos, el Gobierno Nacional dictó, el 22 del que cursa, un enérgico decreto, por el cual se declara turbado el orden general en el Estado de Panamá, y excita al Jefe de las fuerzas nacionales a que proceda a capturar a los culpables y someterlos a la jurisdicción criminal respectiva. Sabemos que se ha dispuesto, además, que el vapor **Colombia**, que debe de estar en el puerto de Buenaventura, siga a Panamá a facilitar las operaciones encomendadas al Jefe expresado.

El General Santo Domingo Vila, nombrado Visitador Nacional, recibió por telégrafo, antes de su embarque en Honda, órdenes e instrucciones para dirigirse a Colón por el paquete francés del 26 al 27, y dar inmediata cooperación al Jefe de las fuerzas nacionales. Se ha hecho, pues, por parte de las autoridades federales, cuanto el deber y la previsión exigían en la medida de lo posible

Tomado de: Carlos Manuel Gasteazoro, Celestino A. Araúz y Armando Muñoz P. *La historia de Panamá en sus textos*, Tomo 1: EUPAN, pp. 284-288; Panamá, enero de 1980.

para cortar eficazmente en su principio la nueva era de desgracias y oprobio que amenaza al Estado de Panamá, en circunstancias de hallarse, más que nunca, bajo la mirada escrutadora de la civilización universal.

Esta página oscura de la historia política que estamos elaborando los colombianos con la roja tinta que nuestra sangre suministra, mezclada al sudor que brota nuestra entristecida frente, no es, como todo el país sabe, una hoja aislada, sino corolario fatal de larga serie de infaustos precedentes. Después de la conciliación patriótica del señor Cervera y sus amigos con el deseo general de reconstituir el Estado de Panamá, en sentido propicio a las sanas exigencias del importante papel que su posición geográfica señala a aquel Estado, nos había sonreído la grata esperanza de una pacífica y magistral solución de las graves dificultades acumuladas en aquella ecuménica, por decirlo así, zona del territorio colombiano. Pero una enfermedad orgánica se burla con frecuencia de los paliativos mejor combinados; y fresca todavía la tinta con que escribió la Asamblea Legislativa su reciente y cuerda convocatoria de Convención, que el país entero acogió con júbilo, tenemos ya entre manos, por no decir sobre los hombros, un nuevo amargo fruto de la venenosa ortiga que tirios y troyanos venimos cultivando desacordadamente hace ya algunas décadas.

Las poblaciones que forman el actual Estado de Panamá vivieron en tranquilidad perfecta hasta el día en que, con las más saludables intenciones, se las refundió, llamándolas a ejercer las delicadas funciones de entidad autónoma. Esta importante transformación quedó sancionada, como acto adicional a la Constitución de la República, en el año de gracia de 1855. La nueva entidad no gozó, sino momentáneamente, las dulzuras de la paz doméstica, porque en 1856 tuvo que soportar el estremecimiento de una tempestuosa campaña electoral, que terminó en un golpe de Estado, de que fue responsable la demagogia, por una parte, y por otra parte, el encargado entonces del Ejecutivo, señor Francisco de Fábrega. Algunos Diputados de la oposición fueron aprehendidos en el mismo recinto de las sesiones y conducidos luego a destierro despóticamente.

A ese primer episodio de violencias siguió el moderado y reparador Gobierno del Señor Bartolomé Calvo; pero este benemérito ciudadano no alcanzó a terminar su período, por haberse venido a esta capital a ejercer las funciones de Procurador General de la Nación a fines de 1857 ó principios de 1858.

El resto de ese período, en el que la administración pública quedó a cargo de un Designado, fue de agitación constante. Encargado de la Presidencia, a fines de 1858, por elección popular el señor José de Obaldía tuvo que habérselas, pocos meses después, con un motín del pueblo de Arrabal, que no fue reprimi-

do sin sacrificio de vidas humanas. La declaratoria de la elección del señor de Obaldía había sido hecha en medio de otra borrasca, en altas horas de la noche, siendo Presidente de la Asamblea Legislativa el actual Presidente de Colombia.

El señor de Obaldía fue reemplazado por el señor Santiago de la Guardia, que murió heroicamente combatiendo una revolución armada que le hicieron, con recursos nacionales, algunos agentes del General Mosquera, en 1862.

En el periodo siguiente ocurrió la sublevación del Batallón Tiradores contra las autoridades legítimas, y la caída estrepitosa del Presidente accidental, señor Leonardo Calancha. Reconstituyóse el Estado por medio de una Convención, y a poco tiempo el Presidente desposeído invadió el territorio del Istmo con una legión de hijos del Cauca, enganchados en dicho Estado.

Hubo luego combate fratricida a algunas leguas de la capital, y triunfaron las fuerzas del Gobierno establecido, que presidía el señor Gil Colunje, bajo la dirección del General Vicente Olarte, cuyo oportuno servicio fue después premiado con la Presidencia, que entró a ejercer con la Presidencia, que entro a ejercer cuando concluyeron las funciones del señor Colunje.

El señor Olarte no finalizó su período, por haber muerto súbitamente después de un banquete en que generalmente se dice fue envenenado, al tiempo mismo que su Secretario, Manuel Morro.

Convocado oportunamente el pueblo a elecciones para un nuevo período, ocurrió una nueva catástrofe a tiempo de los escrutinios. Hubo enseguida una serie de gobernantes de hecho, que dio una camino a nueva elección popular, o así llamada, y resultó el Presidente el General Correoso.

Este le dejó el poder, como a título de herencia, al General Gabriel Neira, el cual no logró sostenerse por mucho tiempo. Tras inauditos escándalos en que hubo nueva sangre vertida, llegó accidentalmente a la Presidencia como cuarto Designado el señor Dámaso Cervera. A quien pocos días después, derrocó el Batallón **Pichincha**, de la Guardia Colombiana. Elegido Presidente el señor Gregorio Miró, tuvo un período administrativo singularmente inquieto por sucesivas conspiraciones de diferentes origen y categoría. La última fue encabezada por el General Rafael Aizpuru, quien decía que obraba en sostenimiento de la política del Gobierno federal en aquella tempestuosa época de nuestra historia. El señor Pablo Arosemena, elegido en reemplazo del señor Miró, solo duró doce días en su puesto. El General Aizpuru tomó en seguida la dirección del Gobierno, y a este lo reemplazó, un poco más tarde, el General Correoso, medio hermano suyo. El General Correoso, compelido por frecuentes asonadas, y con el propósito tal vez de evitar nuevos escándalos,

renunció la presidencia a principios de 1879, ocupando su lugar el señor Ricardo Casorla. Al señor Casorla le hicieron dos revoluciones, y en virtud de la última en que hubo más de comedia que de tragedia. Como es notorio vióse obligado también a renunciar la presidencia, como su predecesor. Un designado heredó el puesto, y al cabo de pocos meses comenzó a funcionar, por elección popular; el señor Cervera, que es el que más ha sabido mantener el orden, bien que luchando constantemente con celadas é intrigas del más diverso y reprehensible carácter.

El Estado de Panamá ha sido, pues, el teatro político donde el régimen federativo ha coincidido más con los infortunios públicos. Desde 1831 hasta 1856 no hubo en aquella sección del país otra anormalidad que la transitoria é incruenta de 1841, época de trastorno general nacional, por la intempestiva proclamación a favor del sistema federal que hizo la casi totalidad de nuestras provincias. A partir de 1856, la calma no ha imperado allí sino fugazmente.

Hoy, como al principio dijimos, nos encontramos en presencia de atentados que comprometen seriamente hasta la integridad de la República. La lógica, tanto en el bien como en el mal, es inexorable; un abuso engendra otro abuso, y el término de la fatal cadena no puede ser otro que el común cataclismo.

El orden será restablecido en Panamá, y los grandes intereses nacionales allí existentes recibirán amparo: pero si la obra de rectificación, que con empeño reclamamos, no se realiza pronto y eficazmente, todo lo habremos, al cabo, perdido inclusive el honor:

La política es ciencia experimental, y lo que ha sucedido y sucede en Panamá, no es sino la síntesis de lo que sucede aunque con rasgos por ahora menos determinados, en toda la República. Los hechos palpitantes nos aconsejan, pues, que salgamos cuanto antes de las veredas sinuosas e inextricables, para entrar en abierto y seguro camino. A nadie en particular acusamos, ni tampoco nos creemos exentos de responsabilidad por los errores en que hemos venido incurriendo. Nuestra causa política presente no es la de ningún círculo especial, sino de la Nación entera. El país está fatigado de proscripciones recíprocas, como de vanas palabras de esfuerzos sobrehumanos, cuyos resultados son negativos. Arriemos para siempre las banderas fraticidas; y por la salud de la Patria, agrupémonos todos en torno del pabellón de Colombia.

BURGUESÍA CRIOLLA Y MERCADERES EXTRANJEROS (1850-1910)*

Por: Omar Jaén Suárez

A partir de la segunda mitad del siglo XIX, la oligarquía criolla coexiste con otro grupo dominante compuesto de extranjeros: comerciantes colombianos, pero sobre todo europeos y norteamericanos de origen judío lo más a menudo. Estos recién llegados viven en pequeñas colonias, replegadas sobre ellas mismas, bajo la protección de los numerosos cónsules extranjeros que no son más que grandes comerciantes de la ciudad. Los mercaderes extranjeros son el testimonio más notorio, en la vida cotidiana, de la dominación económica cada vez más importante ejercida sobre el Istmo por las potencias del norte desde las décadas de 1840-1850.

Atraída por los trabajos de construcción del ferrocarril ⁽⁹⁷³⁾ y luego por los del Canal francés, esta burguesía extranjera que aumenta sin cesar domina pronto la economía de la ciudad de Panamá y de todo el Istmo, gracias a una mayor capacidad tecnológica, administrativa y comercial. Desde la década de 1840 y sobre todo durante la segunda mitad del siglo XIX aparecen nuevos nombres de inmigrantes ⁽⁹⁷⁴⁾ como los Amador, Alfaro, Orilla, Preciado, Boyd, Campbell, Casselli, Brin, Clement, Pacheco, Zubieta, Menotti, Muller, Chevalier, Dellatorre, Poylo, Heurtematte, Espinosa, Morales, Loew, Duque, De Roux, Schuber, Paniza, De la Espriella y Galindo entre otros. ⁽⁹⁷⁵⁾ A ellos se añaden también en este período los nombres de una importante comunidad de judíos, lo más a menudo de origen sefardita que vienen de las islas del Caribe, ⁽⁹⁷⁶⁾

* Tomado de: Omar Jaén Suárez, **La población del istmo de Panamá (Del siglo XVI al siglo XX)**, 2da. ed.; Panamá, 1979).

(973) "Hasta 1849 habían pocos extranjeros, en Panamá; algunos italianos mercaderes en comestibles y licores, tres o cuatro ingleses más bien pacotilleros que negociantes, otros tantos franceses, entre los cuales un pacotillero" Le Chevalier LE MOYNE, *op.cit.*, t. 11, p. 280.

(974) Ver en particular Alfredo FIGUEROA NAVARRO, *Dominio y Sociedad en el Panamá colombiano (1821-1903)*, *op. Cit.*, pp. 302 - 303.

(975) Ver la Gaceta de Panamá, No.114 del 6 de marzo de 1873 y el "Reparto de la contribución directa establecida por la ley 36 de 1872, correspondiente al distrito capital" Extranjeros, 1era, 2da y 3ª. Clase" en donde aparecen registrados 202 nombres de comerciantes extranjeros.

especialmente de Curazao en donde los encontramos a fines del siglo XVII y también de Saint Thomas y Jamaica, de donde emigraron a principios del siglo XIX: Brandon, Cardoze, De Castro, Levy, De Lima, Delvalle, De Sola, Morrice, Osorio, Valencia, Fidanque, Henríquez, Lindo, Lyons, Madura, Piza, Robles, Sasso, Toledano y otros, además de judíos europeos como Eisenmann, Luria, Lunau, Ehrman y Plisé y Lewis (estos dos últimos estaban ya en Panamá antes de 1850).⁽⁹⁷⁷⁾ Con sólidos vínculos familiares y de intereses económicos en las islas del Caribe y en las principales plazas comerciales y financieras del mundo en Nueva York, Amsterdam, Hamburgo y Londres, con una fácil y frecuente movilidad geográfica y con el dominio del bilingüismo, la interesante comunidad judía aporta a Panamá valiosos conocimientos, experiencias y habilidades en el campo comercial para asegurar así, en gran parte, el funcionamiento exitoso de la economía terciaria, por lo menos durante los períodos de auge. Esta comunidad original, con gran vigor demográfico, condición biológica de supervivencia adaptada desde hacía más de un siglo a las condiciones bioambientales del trópico antillano muy semejante al panameño, se arraiga rápidamente y establece estructuras endogámicas muy fuertes⁽⁹⁷⁸⁾ y una cohesión grupal raramente igualada en la historia de Panamá. Las relaciones familiares nacidas de la intensa endogamia y la solidaridad clánica de un grupo con permanente mentalidad de pionero hace que funcione, durante largo tiempo, como un grupo paralelo de tipo estamental, una república de los primos a su manera, dentro de las clases dominante de Panamá en la segunda mitad del siglo XIX y los primeros años del siglo XX.

(976) E. Alvin FIDANQUE y otros, KOL Shearit Israel: Cien Años de Vida Judía en Panamá, Panamá 1977. En es Obra, de un interés excepcional, los autores afirman que "Entre los primeros inmigrantes judíos del Caribe están aquellos que vivían en St. Thomas y se trasladaron a Panamá a raíz del desastroso huracán que asoló la isla, inundaciones y epidemias de cólera que ocurrieron en 1866 a 1868. Deferían de los otros en el hecho de que ellos venían en busca de un nuevo hogar", p. 63. Estos judíos eran originarios de Curazao desde donde emigraron hacia St. Thomas entre 1805 p. 68. También el brote de cólera en Jamaica en 1851 estimula la emigración judía hacia Panamá de manera que en 1876 las familias judías son suficientemente numerosas en el Istmo para organizar la primera comunidad religiosa judía, Kol Shearith Israel y establecer el primer cementerio judío del país. La importancia de la emigración caribeña aparece también en las cifras: de 192 miembros de las Juntas Directivas de la Sociedad Kol Shearith Israel, de 1886, 70% venían de St. Thomas y Jamaica, 20% directamente de Curazao y 10% de los Estados Unidos y Europa. P. 66. Las emigraciones del Norte de Europa y Asia Menor se sitúan en la década de 1920 y las de Europa en el período de 1937 - 1945.

(977) Ibidem, pp. 46 - 48 y 84

(978) Ibidem. Los autores exponen como ejemplo la evolución genealógica de cuatro troncos familiares, Piza, Maduro, Delvalle y Cardoze, "cuyas ramas familiares van entrelazándose en una serie de matrimonios" dentro de una estructura de la más rigurosa endogamia: pp. 112 - 135.

La oligarquía criolla, desprovista de los capitales necesarios para adelantar los negocios de un orden creciente que exigen la reanudación del tránsito entre las dos costas y los trabajos del Canal francés, insuficientemente preparada para la administración cada vez más compleja de la actividad comercial y sin el apoyo y complicidad de las mayores empresas extranjeras establecidas que prefieren tratar con sus propios nacionales, debe contentarse con un segundo lugar, de intermediaria entre los capitalistas extranjeros, las potencias coloniales y las poblaciones panameñas. Esta oligarquía criolla tiene hábitos de parasitismo profundamente arraigados y una modesta ambición. Ella es ávida de seguridad y conserva el alma de los funcionarios o burócratas que fueron sus antepasados a fines del siglo XVIII: sus miembros van a monopolizar la función pública y la burocracia de servicios desde esta época hasta por lo menos las primeras décadas del siglo XX. En 1896, entre los 100 empleados de alguna importancia de la administración pública, 50 tienen apellidos que se vinculan a la "república de los primos". Sucede la misma cosa con 20% de los empleados de pupitre de la compañía del Canal francés y con 40% de los empleados no obreros del ferrocarril transístmico que pertenece a una compañía privada norteamericana.

Las clases dominantes de Panamá hacia fines del siglo XIX no son numerosas, a pesar de un aumento de los números que se vincula al crecimiento demográfico y económico de la ciudad en relación con nuestra contabilidad de 1834, y hasta aún con aquella de 1814 cuando se contaban solamente 102 burgueses dotados del derecho de voto en el Consejo Municipal. La alta y mediana burguesía de Panamá que puede ser asimilada del grupo dominante más conspicuo y que provee los dirigentes a la sociedad del Istmo comprende 107 propietarios de bienes urbanos de la ciudad de Panamá censados en 1895 – 1896, ⁽⁹⁹⁰⁾ ellos poseen, cada uno, más de 10.000 pesos; son comerciantes, miembros de profesiones liberales, altos funcionarios de la administración pública, grandes hacendados en las sabanas vecinas. Podemos ampliar este grupo con unas cincuenta familias menos ricas en propiedades urbanas, pero suficientemente acomodadas para aparecer en los empréstitos forzosos lanzados por el Estado según la importancia de las fortunas y en la lista de los grandes contribuyentes del impuesto comercial. ⁽⁹⁹¹⁾ El porcentaje de los

(990) "Gaceta de Panamá" Nos. 1023, 1020 y 715 ya citadas.

(991) "Gaceta de Panamá" Nos. 840 del 24 de mayo de 1895.

entierros de lujo, ⁽⁹⁹²⁾ índice cierto en Panamá de una confortable fortuna, corresponde bastante, con sus 4% registrados cada año de 1893-1895, con las evaluaciones numéricas de la minoría dominante en relación con la población total de la ciudad. Por otra parte, las distinciones de clase y de fortuna son bien sensibles en el momento de la muerte: en la misma época, 11% de los difuntos gozaban por la eternidad de una bóveda más o menos suntuosa. Ellos son ligeramente más numerosos en los momentos de auge, alcanzando tasas anuales de 12% a 15% (1885 a 1888), pero parecen reducirse a 10% aproximadamente luego de los períodos de recesión.

En esta burguesía poco numerosa, los extranjeros ocupan, por su número, un excelente lugar. En 1873, ⁽⁹⁹³⁾ para una población cercana a los 16,100 habitantes en la ciudad de Panamá, 2.685 individuos de sexo masculino de los cuales 210 extranjeros (7.8%) deben pagar una contribución directa al fisco. Por cierto, aquí no se trata sólo de burgueses. Un cálculo aproximado de 5 personas por familia da 13.500 habitantes o sea, cerca de 84% de la población total. En el primer escalón encontramos 2.000 hombres que ocupan la tercera categoría de los cuales sólo 11 extranjeros (0.6%) que pagan 1 peso cada uno. En la cima, los 301 hombres clasificados en la primera categoría representan seguramente los burgueses. Ellos son cerca de 1.9% de los habitantes de la ciudad que con sus familias componen 10% aproximadamente de la población total. Entre estos 301 individuos más acomodados, tasados a 5 pesos por cabeza, vamos a encontrar 115 extranjeros (38.2%), es decir más de una buena tercera parte.

Este grupo dominante de un nuevo tipo ocupa el primer lugar en Panamá durante la primera parte del siglo XX. Tres instituciones lo caracterizan: la una territorial, la del habitat en el Intramuros; la otra social, la de la educación privada; en fin, la de los ocios, la pertenencia al Club Internacional ⁽⁹⁹⁴⁾ y a sus sucesos el Club Unión. No es un azar si el primer club social de Panamá y el más exclusivo nace a fines del siglo XIX reagrupando desde el principio tanto

(992) Entierros de lujo de 1ª clase en bóveda. Según la explotación de la listas nominativas mensuales de la inhumaciones en los cementerios de la ciudad de Panamá aparecidas en la "Gaceta de Panamá" para los años de 1893, 1894, 1895 y 1896. Las concesiones en los cementerios se hacían mediante alquiler, lo cual no alienta, sino a grupos muy especiales, para pagar una bóveda de 12 pesos mensuales. Ver Francisco POSADA, OP. CIT., Y TAMBIÉN Wolfred NELSON, op. cit., pp. 145 y ss.

(993) "Gaceta de Panamá" No. 114 de 6 de marzo de 1873. Según las listas nominales de contribuyentes.

(994) Francisco POSADA, op. cit. Pp. 269 - 271

a miembros de la oligarquía criolla como a mercaderes extranjeros. Además la apelación misma indica más una apertura que una exclusividad de casta.

Esta sociedad de órdenes no cesa de desarrollarse desde fines del siglo XIX. La administración del ferrocarril, las excavaciones del Canal, su funcionamiento atraen un contingente de funcionarios coloniales y de técnicos calificados. También las fuertes oscilaciones del comercio atraen y repelen comerciantes extranjeros.

Burguesía doble, híbrida, de la ciudad de Panamá, con sus funciones claramente definidas: el grupo extranjero que será sin duda la clase comercial por excelencia, la burguesía mercantil y el grupo criollo más arraigado, de administradores y funcionarios, intermediarios de segunda categoría que, económicamente, podemos clasificar entre los rentistas, caseros y propietarios de bienes inmuebles y de las tierras del hinterland inmediato de la ciudad de Panamá quienes a los avatares de la inversión comercial prefieren la seguridad de la inversión inmueble en la ciudad de Panamá.

Durante el período de auge de los trabajos de construcción del Canal interoceánico, adelantados por los norteamericanos, el control de la actividad comercial de la ciudad de Panamá por comerciantes extranjeros será aún más vigoroso que en la mejor época de construcción del Canal Francés. En 1908 la ciudad de Panamá cuenta con 653 establecimientos y empresas dedicados al comercio o a la venta de servicios comerciales⁽⁹⁹⁵⁾ de los cuales 82% pertenecen a extranjeros.

El comercio de menudeo, de tiendas al detal, está dominado, casi íntegramente, por comerciantes chinos quienes controlan el 79% de las tiendas al por menor y los panameños sólo el 9% de las mismas.

Esta especialización de originarios de una misma región geográfica en ciertos tipos de negocios comerciales con la exclusión mayoritaria de los nacionales panameños aparece también en la apropiación de 45 hoteles, restaurantes y fondas de la ciudad que pertenecen, en un 98% a extranjeros, sobre todo de Europa. Sólo en el negocio de las 18 farmacias y 11 joyerías los panameños tendrán una participación un poco más relevante y sobre todo en el de cantinas y bares: la tercera parte de los 192 establecimientos de este género que funcionan en la ciudad pertenecen a panameños, 10% a españoles, 10% a jamaicanos, 9% a colombianos y 6% a italianos.

(995) Según la explotación estadística del Censo comercial de la ciudad de Panamá de 1908 aparecido en el Boletín de Estadística de la República de Panamá, t. I, No 8, marzo de 190

Los negocios más importantes de importación y exportación y los servicios financieros de bancos y casas de cambio estarán en 1908 también dominados por extranjeros: de los 106 almacenes de mayoristas, 42 pertenecen a europeos, 15 a ciudadanos norteamericanos, 12 a chinos y 28 a panameños; de las 12 empresas más importantes de este tipo, con un capital superior a los 100.000 balboas, sólo 2 pertenecen a panameños. En los negocios de banca y casas de cambio, la participación de nacionales panameños alcanza un lugar íntimo: una de estas empresas, con capital de 500.000 balboas pertenece a un panameño de reciente nacionalización. El resto de estas empresas, cuyo capital se acerca a los 15.000.000 de balboas pertenecen todas a extranjeros, y en especial la más importante, con un capital de 13.000.000 de balboas que pertenece a un banco de norteamérica.

Pero no hay que creer tampoco que los negocios que existen en la ciudad de Panamá durante la época de construcción del Canal interoceánico por los norteamericanos son herederos directos del siglo XIX. Muchas casas comerciales de tiempos del Canal Francés han cerrado con la disminución de los trabajos durante los últimos diez años del siglo XIX, muchos propietarios han emigrado y otros han capitalizado en bienes inmuebles o en oro, en espera de tiempo mejores. Así, a principios del siglo XX, la mayor parte de las empresas y negocios de la ciudad de Panamá han sido abiertos recientemente: ⁽⁹⁶⁾ más del 80% han sido establecidos después de 1900. De los 106 almacenes mayoristas, 6 han sido establecidos antes de 1880, 16 entre 1880 y 1889, 14 en la década siguiente y 70 entre 1900 a 1908.

Este creciente dominio del comercio ciudadano ejercido por burguesías mercantiles extranjeras, frustra una de las esperanzas más firmes de las oligarquías criollas que realizan la separación del Istmo de Panamá de Colombia en 1903, pero una serie de acontecimientos políticos vinculados con la expansión imperial de los Estados Unidos y la construcción del canal interoceánico darán un severo golpe a la estructura nacional debilitando el poder de la burguesía híbrida de Panamá. A pesar del nuevo vigor de los grupos de comerciantes extranjeros de principios del siglo XX y la autonomía política recientemente adquirida por la oligarquía criolla con la creación de la República de Panamá, la importancia relativa de las clases dominantes de Panamá, y su poder de organización del espacios geográfico nacional o de explotación de los recursos naturales del país, se ven muy disminuidos por la instalación, en el corazón de la región del paso transístmico llamada desde entonces Zonal del Canal, de una nueva clase dominante de funcionarios coloniales extranjeros que controla el territorio más valorizado del Istmo y

que tendrá hasta 1936, la posibilidad de intervención directa en los asuntos internos de la república. Se trata de los agentes civiles del gobierno norteamericano delegados en la Zona del Canal y, desde 1911, también de la oficialidad de sus fuerzas armadas acantonadas en esa región quienes se adjudican un control absoluto de la organización administrativa, política y judicial al mismo tiempo que el monopolio de las actividades económicas, comerciales y militares del Canal de Panamá y una zona circundante de aproximadamente 1.600 kilómetros cuadrados en sus dos riberas desde el Atlántico hasta el Pacífico, los puertos terminales de la región del paso transistmico en los dos océanos y algunos barrios de la capital de la República. Además de la exclusión completa de los grupos dominantes de Panamá de todas las decisiones y de las actividades de cualquier tipo que se realicen en la zona anteriormente mencionada, los agentes del gobierno norteamericano tendrán, durante largo tiempo, la posibilidad de limitar considerablemente el poder político de las clases dominantes de Panamá.

Un fenómeno esencial del Istmo de Panamá durante el siglo XX será el de la coexistencia, en su territorio, de dos grupos dominantes paralelos y netamente diferenciados con posibilidades y funciones también desiguales: las burguesías intermediarias de Panamá, y los funcionarios coloniales de los Estados Unidos en la Zonal de Canal de Panamá. Coexistencia difícil realizada mediante mecanismos complejos cuya evolución institucional ha sido regulada por fórmulas precarias de entendimiento en 1936 y en 1955.

996. *Ibidem.*

TRATADO HAY-PAUNCEFOTE

1901

Los Estados Unidos de América y su Majestad Eduardo VII, Rey Unido de la Gran Bretaña e Irlanda, etc., etc., deseando facilitar la construcción de un canal buques que una los océanos atlántico y Pacífico por la vía que consideren más conveniente, y a ese fin remover cualquier obstáculo que pudiese surgir del Convenio de 19 de abril de 1850, comúnmente llamado Tratado Clayton-Bulwer para la construcción de dicho Canal, bajo los auspicios del Gobierno de los Estados Unidos, sin menoscabo del «principio general» de neutralización establecido en el artículo 89 de aquel Convenio, han nombrado como Plenipotenciarios al efecto:

El Presidente de los Estados Unidos a John Hay, Secretario de Estado, y Su Majestad Eduardo VII al muy honorable Lord Julian Puncéfote G.C.B.G.C.M.G., Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de Su Majestad en los Estados Unidos quienes, habiéndose comunicado mutuamente sus plenos poderes y hallándose en propia y debida forma, han convenido en los siguientes artículos:

ARTÍCULO I

Las Altas Partes contratantes convienen en que el presente Tratado abrogue el mencionado Convenio de 19 de abril de 1850.

ARTÍCULO II

Se conviene en que el Canal puede ser construido bajo los auspicios del Gobierno de los Estados, ya directamente y a sus propias expensas o por donación o empréstito de dinero a individuos o corporaciones o por suscripción o compra de bonos o acciones, y en que con arreglo a las prescripciones del presente Tratado, dicho gobierno tendrá y disfrutará todos derechos incidentales a dicha construcción, así como el derecho exclusivo de proveer a la reglamentación y administración del Canal.

ARTÍCULO III

Los Estados Unidos adoptan como base para la neutralización de dicho Canal las siguientes reglas que en substancia son las mismas incorporadas en la Convención de Constantinopla, firmada el 28 de octubre de 1888 para la libre navegación del Canal de Suez, es decir:

- I.- El Canal será libre y abierto a la navegación por buques mercantes y de guerra de todas las naciones que observen estas reglas, en condiciones de entera igualdad, de modo que no habrá distinción en perjuicio de ninguna nación ni de sus ciudadanos o súbditos por lo que respecta a condiciones o tarifas de tráfico ni de otra clase. Estas condiciones o tarifas serán justas y equitativas.
- II.- Jamás será bloqueado el Canal, ni dentro de él se ejercerá ningún acto de guerra ni se comentará ningún acto de hostilidad. Los Estados Unidos, sin embargo, estarán en libertad de mantener a largo del Canal la policía militar que sea necesaria para protegerlo contra desórdenes y actos fuera de ley.
- III.- Ningún buque de guerra perteneciente a nación beligerante se aprovisionará ni pertrechará en el Canal excepto en caso y cantidad estrictamente necesario, y el tránsito de dichos barcos de guerra por el Canal se efectuará con la menor dilación, posible, de acuerdo con los reglamentos vigentes y con sólo aquellas intermisiones que pudieran resultar de las necesidades del servicio. Las presas quedarán sujetas en todo a las mismas reglas que los buques de guerra beligerantes.
- IV.- Ningún país beligerante podrá embarcar ni desembarcar tropas, municiones y materiales de guerra en el Canal, excepto en caso de obstáculo accidental en el tráfico, y en tal caso el tránsito se resumirá con la mayor prontitud posible.
- V.- Las disposiciones de este artículo se aplicarán a aguas adyacentes al Canal, por un radio de tres millas marítimas en cada extremo. Los buques de los beligerantes no podrán permane-

- VI.- cer en dichas aguas más de 24 horas seguidas cada vez, excepto en caso de situación precaria, en cuyo caso deberán partir hasta pasadas veinticuatro horas seguidas cada vez, excepto en caso de situación precaria, en cuyo caso deberán partir con la pasadas veinticuatro horas de la partida del buque contrario.
- VII.- El establecimiento, edificios, talleres y todas las obras necesarias para la construcción, mantenimiento y operación del Canal serán considerados como parte del mismo para los propósitos de este Tratado, y en tiempo de guerra, como en tiempo de paz, gozarán completa inmunidad de ataque o daño por parte de beligerantes y de actos que pudieran dañar su utilidad como parte del Canal.

ARTÍCULO IV

Queda acordado que ningún cambio de soberanía territorial o relación internacional en el país o países por donde haya de atravesar el Canal, afectará al principio general de neutralización o de obligación de las Altas Partes contratantes bajo el presente Tratado.

ARTÍCULO V

El presente Tratado será ratificado por el Presidente de los Estados Unidos, por y con el consejo y consentimiento del Senado de los mismos, y por Su Majestad Británica, y las ratificaciones serán canjeadas en Washington o en Londres, a la mayor brevedad posible, dentro de tres meses, a contar desde esta fecha.

En fe de lo cual los Plenipotenciarios respectivos han firmado este Tratado y sellándolo con sus sellos.

Dado por duplicado en Washington, el 18 de noviembre de 1901.

LEY SPOONER

(1902, junio 28)

(Expedida por el Congreso de Los Estados Unidos de América, por la cual se autoriza la construcción de un Canal Interoceánico)

EL SENADO Y LA CÁMARA DE REPRESENTANTES

DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

Reunidos en Congreso

DECRETAN:

ARTÍCULO I

Autorízase al Presidente de los Estados Unidos para que en nombre de ellos, cualquiera mediante el pago de una suma, que no exceda de cuarenta millones de dólares, los derechos, privilegios, franquicias, concesiones, sesiones de tierra, derechos de tránsito, obras inconclusas, maquinarias y otras propiedades raíces, muebles y de varias clases combinados, sea cual fuere su naturaleza y su nombre, que la Compañía Nueva del Canal de Panamá, de nacionalidad francesa, pasea en el istmo de Panamá, con todos los mapas, planos, dibujos y archivos en el propio Istmo, y en París, inclusive el capital suscrito que no sea inferior, sin embargo, a sesenta y ocho mil ochocientos sesenta y tres acciones de la Compañía del ferrocarril de Panamá que la enunciada Compañía del canal pasea, siempre que pueda obtenerse un título satisfactorio de todas esas propiedades.

ARTÍCULO II

Autorízase asimismo al Presidente para adquirir de la República de Colombia, en nombre de los Estados Unidos, en términos que él juzgue razonables, el dominio perpetuo de una faja de tierra, en territorio colombiano, de diez millas de ancho, medidas del Mar Caribe al Océano Pacífico, y el derecho de usar y disponer de las aguas de esa región, y de excavar, construir, mantener perpetuamente, beneficiar y proteger en aquella zona un Canal de profundidad y capacidad suficientes para que por él pasen buques del mayor arqueo y calado que hoy navegan desde el Mar

Caribe hasta el Océano Pacífico, el cual dominio deberá comprender el derecho perpetuo para conservar y beneficiar el Ferrocarril de Panamá, si la propiedad de esta Empresa o la mayoría de derechos y acciones en ella se adquieren por los Estados Unidos, así como también la jurisdicción sobre la misma faja y los puertos extremos en ella, para dictar las providencias y reglamentos de policía y de higiene que fueren necesarias para conservar el orden y la salubridad pública y para establecer los tribunales judiciales que convenga establecer allí y que fueren necesarios para la ejecución de tales providencias y reglamentos.

El Presidente podrá adquirir de Colombia los demás terrenos y derechos que a su juicio faciliten la realización del objetivo de que se trata.

ARTÍCULO III

Una vez que el Presidente haya adquirido un título satisfactorio a las propiedades de la Compañía del Canal de Panamá conforme el Artículo I que antecede, y haya obtenido de la República de Colombia, mediante convenio, el dominio sobre las tierras necesarias, conforme al Artículo II, queda autorizado para pagar por aquellas propiedades cuarenta millones de pesos a la misma compañía, y a la República de Colombia, la suma que se hubiere ajustado. Para llenar estos dos objetivos, se destina la cantidad suficiente de los fondos que existen en la Tesorería de los Estados Unidos que no se haya destinado a otros fines, la cual cantidad se pagará a la presentación de la cédula o cédulas que al efecto expida el mismo Presidente.

El Presidente, por el órgano de la Comisión del Canal Ístmico, Comisión de que en adelante se tratará, hará excavar, construir y llevar a término, utilizando a ese efecto, hasta donde ello fuere practicable, la obra que hasta la fecha se tiene ejecutada por la Compañía Nueva del Canal de Panamá de nacionalidad francesa, y por la Compañía anterior a ésta, un Canal desde el Mar Caribe hasta el Océano Pacífico, el cual Canal deberá tener la capacidad y profundidad suficientes para dar fácil paso a buques de mayor arqueo y de la mayor cola que hoy navegan, y a los que pueden razonablemente preverse para lo futuro, provisto de las esclusas y demás aparatos para atender a las necesidades de las embarcaciones que pasen por allí de uno a otro Océano. Así mismo hará que se construyan los puertos cómodos y seguros que fueren convenientes en los extremos del Canal, dictando las providencias necesarias para la defensa, seguridad y

protección de ellos y del mismo Canal. A los anteriores, queda autorizado el Presidente para emplear las personas que fueren necesarias y para fijar su remuneración.

ARTÍCULO IV

Si dentro de un plazo razonable y en condiciones aceptables el Presidente no pudiere adquirir para los Estados Unidos un título satisfactorio de las propiedades de la Compañía Nueva del Canal de Panamá, ni el dominio sobre el terreno necesario de la República de Colombia, ni los derechos mencionados en los Artículos I y II de esa Ley, entonces, y adquirido que haya de Costa Rica y de Nicaragua para los Estados Unidos, por Tratado, el dominio perpetuo sobre el territorio necesario, en condiciones que puedan tenerse por razonables para la construcción, la perpetua conservación y protección de un Canal que comunique el Mar Caribe con el Océano Pacífico por la vía que comúnmente se conoce con el nombre de ruta de Nicaragua, el mismo Presidente, por el órgano de la Comisión del Canal Istmico, hará excavar y construir un Canal para buques y una vía acuática desde un punto de la costa del Mar Caribe, cerca de Greytown, para el Lago de Nicaragua, hasta un ruido cerca de Brito, en el Océano Pacífico, el cual Canal deberá tener suficiente capacidad y profundidad para que por él pasen buques del mayor arqueado y calado que hoy navegan y los que de tamaño o extensión razonables puedan construirse en lo futuro, provisto de las cláusulas y demás aparatos para atender a las necesidades de las embarcaciones que pasen por allí de uno a otro Océano. Asimismo hará que se construyan los puertos cómodos y seguros que en los extremos del Canal fueren convenientes para el uso adecuado y eficaz de ellos, dictando las providencias necesarias para la defensa, seguridad y protección de los mismos puertos y Canal. Destínase de los fondos de la Tesorería que no hubieren sido aplicados a otro objeto, la cantidad o cantidades de dinero que se conviniere por contrato como indemnización que ha de hacerse a Nicaragua y a Costa Rica por las concesiones y derechos de que trata esta Ley, adquiridos por los Estados Unidos, cantidad o cantidades que se pagarán a la presentación de la cédula o cédulas que al efecto expida el mismo Presidente.

El Presidente ordenará que la Comisión del Canal Istmico ejecute los trazados que fueren necesarios para la construcción del Canal y de los

puertos, a cuyo efecto puede emplear las personas que juzgue necesarias y fijar su remuneración.

En la excavación y construcción del referido Canal se hará uso del río San Juan del lago de Nicaragua o de la parte de ellos que fuere ventajosa.

ARTÍCULO V

Destínase la suma de diez millones de dólares de los fondos de la Tesorería que no hubieren sido aplicados a otro objeto, para poner en ejecución el proyecto de que se trata en la presente Ley para cualquiera de las rutas que se elija.

Autorízase al Presidente para que ordene que se celebre el contrato o los contratos que juzgue necesarios para la debida excavación, construcción, conclusión y defensa del mencionado Canal y puertos por la ruta que definitivamente se determine al tenor de esta Ley. Para los gastos que la Empresa ocasione se destinarán en su oportunidad las sumas que fueren necesitándose, las que en conjunto no deberán exceder de ciento treinta y cinco millones de dólares, si se adopta la ruta de Nicaragua-Panamá, ni de ciento ochenta millones de dólares si se adopta la ruta de Nicaragua.

ARTÍCULO IV

En cualquier contrato que se celebre con la República de Colombia o con las naciones de Nicaragua y Costa Rica, queda autorizado el Presidente para organizar a aquella República o a estas naciones el uso del expresado Canal y puertos en los términos que se convinieren para todas las naves de que sean dueños esos países o sus ciudadanos.

ARTÍCULO VII

A fin de que el Presidente pueda construir el Canal y los otros dependientes de él, conforme lo dispone esta Ley, se crea la Comisión del Canal Istmico, la cual se compondrá de siete miembros nombrados y elegidos por él con acuerdo y consentimiento del senado, quienes funcionarán hasta la terminación del Canal, salvo que antes sean removidos por el mismo Presidente. Uno de ellos será nombrado presidente de la Comisión. De esos siete miembros, cuatro por lo menos deberán ser

personas instruidas y versados en la ciencia de la ingeniería. Y de ellos uno por lo menos, deberá ser Oficial del Ejército de los Estados Unidos y por lo menos, también deberá ser Oficial de la Marina de la Unión, ora estén en lista del servicio activo, ora en las que tienen Letras del retiro del Ejército o de la Marina. Los Comisionados gozarán del sueldo que el Presidente determine, mientras la resolución se fija por el Congreso.

Además de los miembros de la antedicha Comisión del canal Istmico, queda autorizado el Presidente para emplear a su arbitrio, por conducto de ella, en los referidos trazados, cualquier ingeniero del ejército de los Estados Unidos, o ingenieros civiles, como a bien tenga, o cualquier otra persona que fueran menester para la acertada para la aceptada y expedita prosecución de la obra precitada. El sueldo de todos esos ingenieros y de las demás personas empleadas conforme a esta Ley se fijará por la Comisión, con aprobación del Presidente. El sueldo legal del Oficial nombrado o empleado al tenor de esta Ley se le deducirá del monto del sueldo o remuneración que esta misma Ley establece o conforme a ella se fija. En todo asunto, la Comisión estará bajo la dirección y orden del Presidente, a quien rendirá anualmente y en cualquier otra época que se exija, ya por la Ley, ya por mandato del Presidente, informes minuciosos y completos de todos sus actos y procedimientos y de todas las sumas recibidas y gastadas en la construcción de la obra, y en el cumplimiento de sus deberes en relación con ella, cuyos informes serán transmitidos al Congreso por el Presidente.

La Comisión deberá, además, pasar al Congreso o a cualquiera de las Cámaras que lo componen, los datos que en cualquier tiempo puedan requerirse, ya sea por Ley, ya por orden de cualquiera de las Cámaras.

El Presidente dispondrá que se provea a la Comisión de las oficinas, útiles y enseres que a juicio de él fueren convenientes y necesarios para el debido desempeño de las funciones que a ella competen.

ARTÍCULO VII

Autorízase al Secretario de la Tesorería para que oportunamente, conforme fuere menester para sufragar los gastos que la presente Ley autoriza -y únicamente para atender a esos gastos- y empeñando el crédito de los estados Unidos, tome a préstamo la suma de ciento treinta millones de dólares o la parte de ella que fuere necesaria, y para preparar y expedir por ella bonos de cupones o registros de los Estados Unidos,

transcurridos diez años después de esa fecha, los cuales devengarán interés, pagaderos por trimestres, en moneda de oro, a la trata de dos por ciento anual. Esos bonos estarán exentos de impuestos o derechos de los Estados Unidos, así como también de toda contribución decretada por las autoridades del estado, municipales o locales con tal que tales documentos sean colocados por el Secretario de la Tesorería, precisamente a la par, conforme a las reglas que él dicte, dando a todos los ciudadanos de los Estados Unidos igual, oportunidad para adquirirlos, sin que se permita ni se pague comisión alguna sobre ellos.

Destínese de los fondos del Erario, que no tengan ya otra aplicación, una suma que no exceda de un décimo por ciento del valor de los bonos para sufragar los gastos de su preparación, anuncio y emisión.

Aprobada el 28 de junio de 1902
(32 U. S. Stat. 481)

REFLEXIONES CANALERAS O LA VENTA DEL ISTMO

Por: **Belisario Porras**

Qué amarga ironía la de la Historia, enfrentarse al presente con las manos vacías, impotente ante nuestras pasiones, pero comprendiendo que ella se levantará como un juez severo, con un arma más poderosa que la de nuestras manos y nuestros corazones; un arma que es símbolo de la verdad: La Palabra.

El Istmo de Panamá, sujeto hoy a la ruta de las ambiciones norteamericanas, ajeno a su propia dirección, impulsado por hombres pequeños y temerosos, que no saben ni defender sus derechos más elementales, no recuerdan hoy que cuando nos emancipamos, lo hicimos sin sacrificios de nadie, sin el esfuerzo de los héroes legendarios de Carabobo y Boyacá, enfrentándonos al imperio colonial más grande que conocieron todos los siglos de Grecia y de Roma.

Ciertamente que todos los colombianos deseamos que se abra el Canal Interoceánico por nuestro territorio del istmo, pero ahora que los norteamericanos hacen la proposición de construirlo y que han celebrado con la República de Colombia el Tratado Herrán- Hay, con este objeto, así como hay quienes son partidarios de él, a todo trance, y que piden por consiguiente que este contrato sea aprobado sin modificaciones, también hay quienes pensamos que sólo podrá aceptarse modificándolo y que si ha de construirse el Canal, sea sin mengua de la integridad de nuestra soberanía, de la honra de la patria y de nuestra seguridad económica.

Moderen sus cálculos los que imaginan que los norteamericanos habrán de construir esta obra para nuestro beneficio y recuérdese que éstas no han sido capaces de respetar sus obligaciones contractuales desde el año 1849, en que la seguridad del Istmo ha sido amenazado y controlada caprichosamente por la dirección que le ha venido imponiendo aquel país.

Los que combatimos al Tratado Herrán-Hay, somos uniformes en nuestras argumentaciones y lógicos con nosotros mismos, no discrepando en un solo

Tomado de: *Revista Tarcas* N°25, noviembre 1972 - mayo 1973.

Publicado en el "Constitucional", San Salvador, 18 de julio de 1903. Se ha actualizado ligeramente la sintáxis (N.d.I.D.).

punto. Los canalistas a toda costa, se distinguen por la falta de uniformidad y de lógica. No sólo se contradicen unos a otros, sino a sí mismos. Nos ha parecido que los primeros son demasiado conformes o ingenuos para comprender la verdad.

Para los que sostenemos la soberanía, la honra, la integridad de la patria y la seguridad económica del Istmo, la verdad resplandece y nos guía a todos como un foco de luz, en tanto que los que se olvidan de estos principios, que son de conservación, se dejan arrastar por móviles menos elevados, menos resplandecientes, menos fijos, más particulares, y por esto se van por diversas vías, empleando recursos desiguales, como si dijéramos vehículos distintos.

Los norteamericanos han tenido dominio absoluto del Istmo desde el año de 1849 sobre la línea férrea de Panamá a Colón, la que consideran en cierto modo una prolongación de la línea costanera de los Estados Unidos, y los istmeños con temor debemos comprender el peligro que entraña para nuestro porvenir estas pretensiones del norteamericanismo. El Tratado Herrán-Hay no limita las ambiciones y propósitos norteamericanos, sino que abre las puertas por completo a la dominación norteamericana. Por ello deducimos en buena lógica que de aprobarse el Tratado Herrán- Hay, ésto constituirá en pocas palabras UNA VENTA DEL ISTMO.

¿Acaso queremos echar el Istmo en brazos de los norteamericanos..?
Deshacernos de él por diez millones de pesos en oro... ¿y qué..?

Olvidan los istmeños que nos han humillado los norteamericanos, tan sólo con el dominio de la línea férrea de Panamá a Colón; si les ofrecemos y les entregamos una faja de terreno en el istmo, es lógico que en poco tiempo pretenderán dominar en los 900 miriámetros cuadrados del territorio que compone el Istmo de Panamá, y si han de avanzar como avanzan hoy, los norteamericanos nos colonizarán con la mayor firmeza y rapidez..!

Pero no han de llegar...! Antes de que se cumpla este supuesto destino irremediable, que nos hunda el mar y nos sepulte entre las corales y las ostras...!

Las publicaciones que hasta el presente se han hecho, no estudian este punto, la razón apenas como el batir del ave con sus alas, cuando advierten que la Constitución de la República a nadie ha conferido, ni al gobierno, ni al Poder Legislativo, ni a ninguna autoridad, la facultad de enajenar ni siquiera una pequeña parte de nuestros territorios, ni siquiera con el propósito de administrar el Canal Interoceánico.

La soberanía Colombiana debe ser mantenida a toda costa, ¡y que la bandera tricolor de Colombia, ondee sin temores y sin resistencia desde Bocas del Toro, hasta Cundinamarca...! Que ninguna bandera extranjera sea plantada en nuestro territorio, ni siquiera con el pretexto de abrir un camino en nuestra tierra para abrazar los mares...!

¿Por qué no creer que éste es el principio fundamental de que ninguna autoridad, por elevada que sea, puede ejercer facultades para enajenar nuestro territorio y conceder los derechos soberanos? La integridad de la patria debe ser mantenida a toda costa, y si ha intentarse construir el Canal Interoceánico, que se asegure y se explique que sólo nuestro ejército, nuestra policía, nuestros jueces, podrán administrar justicia...!

Todos los tratadistas de derecho, desde Bluntschi hasta Fiore, sin excepción de uno solo, sostienen que la soberanía es indivisible, que la soberanía es inajenable, que la soberanía es única, y que es una condición inmanente a la nación. El territorio de la patria no puede ser dividido, ni siquiera alquilado, ni siquiera con el pretexto de abrir el canal interoceánico.

No comprendemos qué ley de la República, qué poder del Estado, puede tener facultades para desmembrar nuestro territorio y entregar parte de él a la administración de los norteamericanos!

Las cosas hay que hablarlas con entera franqueza y claridad. El Istmo de Panamá -es decir Colombia- simplemente está ofreciendo la posibilidad de abrir el Canal Interoceánico, contando con el más valioso capital, que es la tierra y la posición geográfica, sin cuyo concurso los norteamericanos no podrán abrir dicho canal, y si no que lo intenten desde Florida a California...!

El Istmo de Panamá es la franja más angosta del continente americano y ofrece su territorio para la magna obra; no se puede menospreciar el capital que constituye el aporte de la República de Colombia, ya que es sin dudas el más valioso; porque estamos seguros de que si los norteamericanos no construyen el Canal con todo su enorme capital económico, cualquiera otra potencia europea en mejor ocasión, preferirá nuestra ruta, a la de cualquier otro país. Si no, díganlo con elocuencia, las rutas en proyecto de Tehuantepec y Nicaragua, las cuales fueron desechadas en minucioso examen y que vino a determinar el proyecto de Lesseps y Bonaparte Wyse.

El argumento que ha venido esgrimiendo el gobierno norteamericano del peligro europeo, constituye en sí una respuesta al peligro norteamericano que vemos venir con todo el temor los que combatimos el Tratado Herrán-Hay. Insistimos en que esa franja de territorio que se dará a los norteamericanos, les

hará dueños de nuestro territorio, y si no que lo digan con elocuencia la aplicación de la doctrina Monroe en nuestra propia tierra americana, donde ha sembrado sus manos de sangre...!

Los norteamericanos contemplan con todo el cálculo de posibilidad de hacerse dueños del Istmo de Panamá, pero nos dicen con todo el civismo... «los europeos nos cosechan, están prontos a devorarnos, y es necesario que nosotros los protejamos, contra sus intereses imperialistas...» Casi pareciera que los norteamericanos son nuestros amigos, a manera del lobo con la oveja, siempre que nos dejemos devorar tan sólo por ellos, aunque bien pienso que así serían igualmente los europeos indiscutiblemente.

Nos dicen los norteamericanos que serán nuestra garantía si les entregamos una faja de nuestro territorio, pero que serán nuestra amenaza si nos resistimos contra ellos,, ya desde el canal francés han venido amenzándonos y en tal sentido se ha pronunciado profusamente la prensa norteamericana.

Se ve, pues, que se nos colocan los navegantes perseguidos en Neptuno en la **Odisea** de Homero, entre Caribdis y Escila; expuestas a sucumbirnos entre los antros, como fauces de uno de los monstruos mitológicos; por tanto se desprende que estas cosas deben tratarse con cuidado; sólo estudiando las preferencias y ventajas un gobierno inteligente podrá sacar mejor provecho de la insistencia norteamericana, no dejando caer en el olvido por completo, que entre las naciones europeas pueden encontrarse mejores garantías de respeto y dignidad, que la que nos ofrecen hoy los norteamericanos con el Tratado Herrán-Hay.

Los norteamericanos quieren absorbernos... vendrán aquí con el mensaje de su lengua y de su floclore, son de una condición que no respeta más hegemonía cultural que la suya ; vendrán a colonizarnos, no sólo como se explota una comarca, con propósitos comerciales -o políticos- sino por medio de su cultura, sinceramente incompatible con la nuestra. A dónde está nuestro valor civil, a dónde nuestra dignidad, a dónde nuestro concepto de la nacionalidad, y de la cultura hispánica, de nuestros derechos y de nuestra personalidad definida...!

Admitimos y comprendemos el peligro europeo, sabemos que entraña un peligro como el del norteamericano, pero no nos intimida tanto, porque allende al mar, una vez una gran nación pretendió dominarnos e imponernos su autoridad por los siglos, y el Istmo, sin armas casi, se levantó por su propia voluntad para deshacer los lazos políticos... **LOS CULTURALES NO**, nunca jamás!

Los norteamericanos nos dicen que nos tienen mucho cariño; no pocas veces hemos leído en la prensa norteamericana, críticas violentas contra la política imperialista de los europeos contra los latinoamericanos; no pocas veces

hemos leído en la prensa norteamericana críticas contra la política de los europeos, que vienen desarrollando en el continente negro -de quienes parece que quieren convertirse en defensores- ¡qué ironía, para los que defienden la teoría de McKinley de la expansión territorial y del racismo, que se administra desde las fronteras norteamericanas, si no, díganlo con elocuencia... México, Cuba, Haití, Filipinas, Puerto Rico... o nosotros mismos!

El ponderado cariño de que nos hablan los norteamericanos, coincide con su propio interés, proclamando la doctrina Monroe; porque para su propia integridad son un peligro las agresiones y amenazas de la Santa Alianza, y si se opusieron a Maximiliano en México, fue por temor a su propia integridad, y si se opusieron a la dominación de Cuba y de Puerto Rico, por consejo desde los tiempos de Jefferson- fue por ejercer una hegemonía, que hoy sufrimos, y que ha sido de incalculables provechos para el país de los norteamericanos.

No somos, sin embargo, de los que creemos que el istmo de Panamá debe construir el Canal a toda costa, aún a riesgo de la desmembración de nuestra patria colombiana; si es verdad que el istmo ha adquirido su propia personalidad a través de toda su historia y que tiene el derecho de exigir, como advertimos con claridad en nuestra Acta de Independencia en el año 1821, LA AUTONOMÍA FEDERAL, para conservar nuestra INDEPENDENCIA INTERNA, no soy, repito de los que creen que debemos separarnos de Colombia. Ajenas al sueño del Libertador, las provincias latinoamericanas han ido dividiéndose, no consiguiendo otra cosa, que su debilitamiento. Cuando debemos volver nuestros ojos hacia la unión latinoamericana, uniendo en un solo país las provincias que hablan una misma lengua en una misma cultura no podemos pensar mezquinamente en que debemos separarnos de Colombia. Tal vez sea ésto lo que quieren los norteamericanos para dominarnos, sabiendo que junto a un país grande y fuerte podemos exigir mucho más de ellos que como un pequeño país débil y aislado.

El Tratado Herrán-Hay, irrespetando y violando las leyes de la república colombiana, pretende fraccionar nuestra soberanía y ponerla bajo la protección norteamericana, y ésto constituye una cesión falaz, por medio de un falso arrendamiento, hecho para acopiar mucho oro, pero sólo para los norteamericanos.

No olvidemos que la historia está frente a nosotros, y que somos responsables ante nuestras generaciones venideras de lo que decidamos hoy; recuérdese que la demasiada confianza en los norteamericanos, sólo nos traerá remordimientos tardíos. Pensemos que, antes que todas nuestras ilusiones, está un deber para la patria y para con nuestros hijos: el de conservar íntegro el patrimonio nacional que nos legaron nuestros padres.