

INVESTIGACIONES HISTORICAS

SERIE PRIMERA

EL
FERROCARRIL DE PANAMA
Y SU
HISTORIA

POR

E. J. CASTILLERO R.,

Miembro de Número de la Academia de la Historia de Panamá, Correspondiente
de la de España y Profesor de Historia del Instituto Nacional.

PANAMA
IMPRENTA NACIONAL
1952

INVESTIGACIONES HISTORICAS

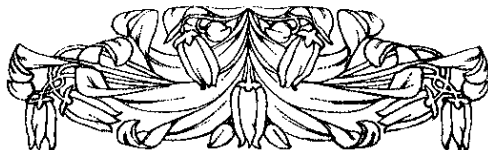
SERIE PRIMERA

**EL
FERROCARRIL DE PANAMA
Y SU HISTORIA**

POR

E. J. CASTILLERO R.,

Miembro de Número de la Academia de la Historia de Panamá. Correspondiente
de la de España y Profesor de Historia del Instituto Nacional.



OBRAS DEL MISMO AUTOR

PUBLICADAS:

CODIFICACION ESCOLAR de las disposiciones sobre instrucción pública vigentes en la República. Edición de la Secretaría de Instrucción Pública.—1926.

EL VIAJE A COSTA RICA DE LOS MAESTROS PANAMEÑOS. Impresiones de una excursión de estudio y acercamiento de una Misión de educadores.—1927.

MEMORIA DE LA ASOCIACION DE MAESTROS de la República de Panamá.—Bienio de 1926 1928.

MEMORIA DE LA ASOCIACION DE MAESTROS de la República de Panamá.—Bienio de 1928 1930.

PARNASO ESCOLAR.—Compilación de poesías para la enseñanza del del Lenguaje en las Escuelas Primarias.

DOCUMENTOS HISTORICOS SOBRE LA INDEPENDENCIA DEL ISTMO DE PANAMA.—Edición del Instituto Nacional.—1930.

PARA PUBLICAR:

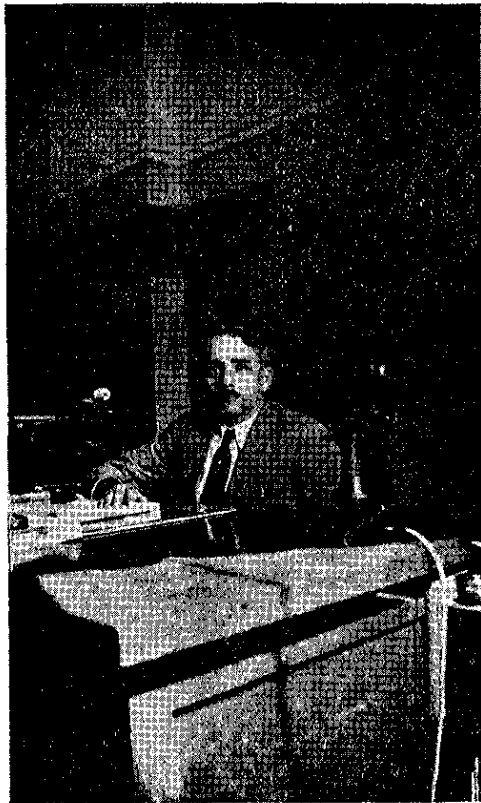
INVESTIGACIONES HISTORICAS.—Serie de artículos sobre motivos del Istmo de Panamá.

LA CAUSA INMEDIATA DE NUESTRA EMANCIPACION. Origen, formación y rechazo por el Senado Colombiano, del Tratado Herran Hay.

"LA LLAVE DEL PACIFICO."—Historia de la Comunicación Inter-oceánica del Istmo de Panamá.

HISTORIA POLITICA, DOCUMENTADA DE LA REPUBLICA DE PANAMA.

MOSAICOS. -Colección de cuentos y artículos publicados.



Professor Ernesto J. Castellero R.

UNA VOZ DE ESTIMULO

REPUBLICA DE PANAMA

PRESIDENCIA

Panamá, Noviembre 7 de 1931.

Señor Don
E. J. Castillero R.,
Presente.

Mi estimado amigo:

.....

Con gran interés he leído sus INVESTIGACIONES HISTORICAS y lleno de complacencia he notado la brillantez y éxito que usted ha tenido con estos estudios relacionados con nuestra historia nacional.

Con mi saludo cordial me es grato suscribirme su atento servidor y amigo,

R. J. ALFARO.

A MANERA DE PREAMBULO

La cuestión de actualidad. El denuncia de Rounsevell

El PANAMA-AMERICA de 24 de Julio del corriente año de 1931 publicó la noticia de que el señor Nelson Rounsevell, Presidente de The Panama-American Publishing C^o, empresa periodística panameña, había declarado en Washington ante varios periodistas americanos *“que los Estados Unidos como terratenientes de la ciudad de Colón están cosechando una envidiable entrada de las cervecerías, de las cantinas y de las casas de lenocinio y al mismo tiempo hacen una buena cosecha también de resentimiento de parte de los ciudadanos panameños que pagan alquileres”*.

Las declaraciones anteriores causaron, por la personalidad del declarante y grave carácter del asunto, el consiguiente revuelo periodístico, y cuatro días más tarde el Secretario de Guerra de los Estados Unidos, Mr. Patric J. Hurley, desautorizó la especie, lo que motivó una ratificación por parte de Mr. Rounsevell ante el propio Secretario. Según noticias de la Prensa Asociada aquel funcionario *“dijo que creía que era conveniente para el Ferrocarril de Panamá vender sus tierras, pero desaprobó la idea de regalarlas y agregó que el Ferrocarril exigía a cada arrendatario que firmara un contrato en el que se establecía que dichos lotes no serían usados para fines inmORALES”*.

VI

Mr. Rounsevell, según la propia Agencia noticiosa, replicó al funcionario que dicha cláusula no tiene cumplimiento en la práctica.

La Estrella de Panamá de 29 del mismo Julio, por su parte, hizo públicas las declaraciones expresadas por el Coronel Harry Burgess, Gobernador de la Zona del Canal y Presidente de la Compañía del Ferrocarril, como comentario a la cuestión debatida en Washington entre el Secretario de Guerra y el representante del PANAMA-AMERICA. *“Ninguno de esos terrenos del Ferrocarril en la ciudad de Colón, dijo, está siendo empleado para fines inmorales. Por otra parte, ningún título sobre esas propiedades en Colón puede ser traspasado por el Ferrocarril. El arrendamiento de las tierras es la única forma como puede disponerse de las mismas hasta 1966. El Ferrocarril no puede vender o abandonar las propiedades que tiene en la ciudad de Colón debido a estipulaciones de Tratados que especifican que en 1966 todas las propiedades del Ferrocarril pasarán a poder del gobierno de los Estados Unidos”.*

Para el público panameño las palabras del Gobernador de la Zona fueron una dolorosa revelación porque ellas significan la irremediable pérdida de la mayor parte de la ciudad de Colón, y el Presidente de la República, Dr. Ricardo J. Alfaro, fue interrogado por los periodistas locales sobre el alcance de ellas.

El 30 del propio mes manifestó este alto funcionario que *“el punto de vista americano es que según el artículo XXII del Tratado del Canal, Panamá renunció y traspasó a los Estados Unidos todos los derechos que correspondían a la República de Panamá como sucesora de los gobiernos de Colombia y Nueva Granada en los Contratos con la Compañía del Ferrocarril de Panamá en los años de 1850 y 1867. Uno de aquellos derechos era la reversión de las tierras de la ciudad de Colón cuyo usufructo se concedió a la Compañía del Ferrocarril por el término de 99 años que*

VII

vencen en 1966. Por consiguiente, alegan los Estados Unidos que en vez de pasar las tierras a ser propiedad de la República de Panamá, pasarán a ser propiedad de los Estados Unidos de América. Panamá hizo esfuerzos por conseguir durante las negociaciones del Tratado que los Estados Unidos cesen en el usufructo de los lotes de Colón que no son necesarios para la obra del Canal ni para el servicio del Ferrocarril, ya mediante traspaso de todos sus derechos a la República de Panamá, ya mediante arreglos tendientes a su adquisición en plena propiedad por las personas que los ocupan a título de arrendatarios. Pero cualquiera que sea la situación que se produzca en cuanto a la propiedad de los lotes, ella no puede afectar la soberanía política y la jurisdicción nacional de la República de Panamá sobre la ciudad de Colón”.

Traído a la consideración del Gobierno este trascendental problema de jurisdicción sobre la ciudad atlántica y de los derechos especificados o sobreentendidos de los países que en el Istmo ejercen poderes soberanos, me ha parecido de ocasión hacer la historia del Ferrocarril de Panamá, que tan trascendental papel juega en el conjunto de intereses *creados* por la excepcional posición en el mundo de este retazo del suelo hispano-americano.



Tipo del primer tren del servicio trasistmico.

I

Los orígenes del Ferrocarril de Panamá.— La concesión Klein

La historia del Ferrocarril de Panamá está íntimamente ligada con la del Canal interoceánico, en cuya apertura fue poderosísimo elemento. Los intereses que exigieron la obra del uno fueron los que determinaron la del otro. Siendo el ferrocarril menos costoso y no gravitando sobre él el factor política que caracteriza al segundo, hubo sin demora quienes llevaran a cabo su construcción con precedencia a la del Canal en más de media centuria.

Los primeros intentos para establecer una vía férrea entre los dos mares que bañan las costas del Istmo se hicieron en 1835 por el Coronel norteamericano Charles Biddle quien asoció a la idea de construir el ferrocarril la empresa del Canal. Estos proyectos quedaron frustrados por la inesperada muerte del presunto empresario.

Por esta época un ciudadano francés radicado en la isla de Guadalupe, una de las Antillas francesas, donde poseía grandes propiedades, fijó su atención en la comunicación interoceánica del Istmo. Era el señor Silvano Santiago José Joly Blazon de Sablá, de alta posición social en Francia, representante de una de las antiguas familias de la nobleza que tenía a su disposición grandes recursos y estaba dotado de un espíritu emprendedor y muy adelantado a su tiempo, llamado por ello a ejecutar tan

gran designio, como observó en la Revista "Scientific American" en 1883 un comentarista de la obra de la comunicación interoceánica.

Comenzó por obtener una concesión del Gobierno granadino en 1841 con la autorización debida para hacer las exploraciones preliminares en el Istmo.

Usando de su influencia logró que el gobierno francés enviase a éste en 1844 a los ingenieros Napoleón Garrélla y Santiago Courtines quienes hicieron los estudios del caso. (1)

En Francia, Sablá constituyó con un fanático de esta empresa, Augusto Salomón, una sociedad de la cual eran parte Juan Luis María Durien, jefe de sección en el Ministerio de lo Interior; el vizconde Francisco Ernesto Chabrol de Chameane, propietario; Juan Eduardo Caillard, administrador de las Mensajerías Generales; Alejandro Bellegarde, teniente Coronel de Estado Mayor; Francisco Thierry Chavalliere, propietario; Carlos Veyret, negociante; Eloy Dumont, propietario; el barón Enrique José de Lagos; Guillermo Enrique Baimbridge. Banquero; Sir John Campbell, Vice Presidente de la Compañía Oriental de vapores; Mateo Klein y el ingeniero Courtines. Dicha sociedad se denominó *Compañía de Panamá* y su objeto era construir el ferrocarril interoceánico del Istmo.

En 1845 fue enviado a Bogotá el Sr. Klein para negociar con el gobierno granadino un contrato en toda regla que fue ultimado el 10 de mayo del año siguiente, firmado por él en representación de la Compañía Panameña y el Se-

(1) En el informe rendido por los enviados del gobierno francés se aseguraba la posibilidad de construir un canal interoceánico que sería en parte subterráneo a un costo de *treinta millones de dólares*. Garrélla sostenía que con un impuesto de \$2.00 por tonelada el canal se sostendría a sí y daría un rendimiento de 5% anual. El Gobierno francés, con todo, no se atrevió a acometer su apertura. "En aquella época, dice Gustavo Arboleda, corría tan válida la especie de que existía una depresión en los montes del Istmo, de 11 metros de altura, que las observaciones trigonométricas de aquel ingeniero, que dieron a las colinas más bajas una elevación de 120 a 160 metros, causaron un amargo desengaño. No bastó a alienar la opinión la idea poco menos que original de un canal navegable casi subterráneo, ni el enorme ciento calculado por un hombre tan competente como Garrélla, ni lo magnífico y nuevo de la empresa".

cretario interino de RR. EE. y Mejoras internas, Dn. Juan Defrancisco, en nombre de la nación. Las bases principales del contrato son las siguientes:

La Compañía obtenía un privilegio por 99 años a partir de la fecha en que el ferrocarril estuviese terminado y dado al servicio, sin que pudiese el gobierno mismo ni ninguna otra compañía durante este lapso construir vía alguna, de hierro o carretera, ni siquiera hacer un canal a través del Istmo sin acuerdo con la Compañía. Los trabajos debían quedar terminados dentro de los seis años siguientes a la aprobación del Contrato, la cual le fue impartida por el Congreso de Nueva Granada el 6 de julio siguiente.

Con solo la ejecución de la mitad de los trabajos, la Compañía quedaba en posesión definitiva del privilegio y con él todos los terrenos que necesitase para la vía y servicio de ella, y cien mil fanegadas más de tierras baldías que escogería en las provincias de Panamá y Veraguas, superficie que podía elevarse a ciento cincuenta mil fanegadas, caso de haber toda esa tierra disponible. Como seguridad por su parte del cumplimiento del contrato la Compañía había de prestar, un año más tarde de ratificado por el Congreso el privilegio, una fianza en moneterio de 600,000 francos que depositaría en Bogotá o pondría a disposición del gobierno granadino en Europa. La caducidad del contrato por falta de cumplimiento de parte de los contratistas acarrearla la pérdida de la fianza. Era motivo de caducidad el traspaso del privilegio a gobiernos extranjeros.

El domicilio de la Compañía sería la ciudad de Panamá.

Toda divergencia entre las partes contratantes se sometería al juzgamiento de los tribunales granadinos. Las controversias por la existencia, conservación o permanencia del privilegio serían resueltas por árbitros.

Para este tiempo la revolución que estableció la segunda República prendió en Francia y los efectos de ese movimiento afectaron a toda Europa. Una crisis económica espantosa invadió el viejo mundo y los capitalistas temieron aventurar sus fortunas en una empresa americana. La **Compañía Panameña** para la construcción del ferrocarril interoceánico no cumplió oportunamente con la obligación de depositar la fianza acordada a pesar del requerimiento que se le hiciera antes de cumplirse el plazo por el Ministro granadino en Francia, Dn. Manuel María Mosquera. El 2 de Julio de 1849 se declaró caducado el privilegio concedido a Klein y el gobierno de Nueva Granada quedó en libertad de aceptar otras proposiciones para la construcción del ferrocarril en el Istmo.

II

El contrato Stephens-Paredes.—Se adjudica la isla de Manzanillo, hoy asiento de la ciudad de Colón, a la Compañía del Ferrocarril.

Dos acontecimientos simultáneos casi con los antes narrados, vinieron a dar impulso a la idea de hacer la vía trasistmica. El uno fue de carácter político y el otro fue enteramente económico.

Los Estados Unidos obtenían vastos territorios en el Oeste haciendo dilatar sus fronteras por el Pacífico y el Sur a expensas de Méjico. Por el Tratado Guadalupe-Hidalgo de 1848 entró en posesión de una de las regiones más ricas en tesoros del subsuelo que el Orbe puede ostentar y de una feracidad superficial tan esplendorosa que la han hecho calificar al Paraíso de América.

Se pensó entonces en ponerse en contacto con aquella región y resultando por lo pronto infranqueable la vía terrestre a través de las comarcas inaccesibles de la misma nación americana, y muy larga la marítima por el estrecho de Magallanes, los empresarios norteamericanos estudiaron y adoptaron la del Istmo de Panamá como un término medio entre ambas dificultades.

A solicitud de George Law y William H. Aspinwall, representantes de sendas compañías navieras, la una en el Atlántico y la otra en el Pacífico, el Congreso americano autorizó el establecimiento de dos líneas de vapores de Nueva

York a Chagres y de Panamá al Oregón por las respectivas Compañías que ellos representaban.

Para completar la ruta, el gobierno de Bogotá recibió varias propuestas para construir el ferrocarril transístmico, y estando en capacidad de aceptarlas por la caducidad del privilegio de Klein, por mediación del General Pedro Alcántara Herrán, su Ministro en Washington, otorgó el privilegio a un sindicato americano constituido por William Henry Aspinwall, John Lloyd Stephens y Henry Chauncey, que se denominó *Compañía del Ferrocarril de Panamá*.

Antes de ser ratificada la concesión, los empresarios enviaron al Istmo a C. W. Hughes, de la Junta Topográfica de los Estados Unidos, en compañía de un cuerpo de ingenieros para hacer los estudios del terreno. Su informe fue favorable.

Entonces por medio de su apoderado en Bogotá, John Stephens, firmaron el 15 de abril de 1850 el Contrato definitivo con el Secretario de Relaciones Exteriores, Dn. Victoriano de Diego Paredes, aprobado dos días después por el Presidente de Nueva Granada, Gral. José Hilario López, y ratificado por el Congreso el 29 de mayo del mismo año.

Las mutuas concesiones de este Contrato son las siguientes:

El privilegio sería por 49 años, a contar desde el día en que el camino fuese dado al servicio, salvo que antes de ese plazo el gobierno lo redimiese, así: a los 20 años, por \$5,000,000; a los 30, por \$4,000,000; a los 40, por \$2,000,000. A este compromiso se le dió el nombre de *Reservas*.

La Compañía, después de redimido el privilegio quedaría en posesión de las tierras que se le concedían a título gratuito. Estas tierras serían en cantidad de 100,000 fanegadas en la parte continental de las provincias de Pa-

namá y Veraguas. El ferrocarril estaría terminado en un lapso de 6 años y 4 meses después de ratificado el contrato.

Durante la duración del privilegio no se permitiría ningún otro camino en el Istmo, salvo un canal con aquiescencia de la Compañía. Tendría el privilegio de la navegación del Chagres a vapor hasta la conclusión del ferrocarril.

La construcción de la mitad de la vía aseguraba en definitiva el privilegio, y quedaba a opción de la Compañía la dirección que llevaría dicha vía, debiendo ser el terminal del Pacífico la ciudad de Panamá. Caso de escoger el terminal Atlántico en la *isla de Manzanillo (donde está localizada la ciudad de Colón hoy)*, se le concedían los baldíos de ella, y también las tierras que necesitase para el establecimiento de puertos, escalas, fondeaderos, etc. debiendo pagarlos si eran de particulares.

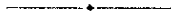
La empresa se reputaba de utilidad pública y estaba, por ende, eximida de pagos de impuestos nacionales o del Estado panameño por la introducción de máquinas, materiales, víveres o vestidos &, durante su construcción. Tampoco pagaría impuesto de inmuebles.

El Fisco percibiría el 5% de la entrada por transporte de correspondencia de naciones extranjeras, suma que no debería ser menos de \$10,000 al año más el 3% de los beneficios netos de la empresa.

No podía la Compañía traspasar su privilegio a ningún gobierno extranjero. El domicilio legal quedaba radicado en la ciudad de Nueva York pero en Panamá habría un representante con poderes para obrar en caso necesario.

El Contrato consta de 62 artículos y el Congreso al aprobarlo destinó el 5% y 3% indicados al pago de los intereses de la deuda exterior.

El 17 de marzo del siguiente año, a proposición del Secretario Paredes, el Senado aprobó un proyecto de concesiones a la misma Compañía en que se la facultaba para disponer de la piedra de las murallas y foso que dividían la plaza fuerte de Panamá de los arrabales de la ciudad. Aunque en un principio la Cámara de Representantes, al pasar a ella el proyecto, negó el voto, reconsiderando la medida la aprobó y pasó a ser ley de la República. La anterior y otras facultades se dieron a la Compañía sin que hubiera contrato de por medio.



III

Se da comienzo a la obra.—El descubrimiento de los “placeres” de California obstaculiza la empresa del Ferrocarril.

Los ingenieros encargados de ejecutar la construcción del ferrocarril de Panamá fueron el Coronel George M. Totten y John C. Trautwine quien había hecho los estudios preliminares.

La primera intención de la Compañía fue, ya que estaba en libertad para hacerlo, escoger en el Atlántico la bahía de Portobelo como terminal de la vía, pero la ambición de los terratenientes por cuyas propiedades se pensó pasaría éste, con el alza inmoderada del precio de sus tierras, hizo cambiar la ruta y entonces se fijó la isla de Manzanillo como el punto inicial de los trabajos, los cuales comenzaron en mayo de 1850.

El historiador Alvaro Rebolledo en su obra *“Reseña Histórico-política de la Comunicación Interoceánica”* cita la descripción de la iniciación de las obras hecha por F. N. Otis en su *“History of the Panama Railroad”* (1867). la cual es la siguiente:

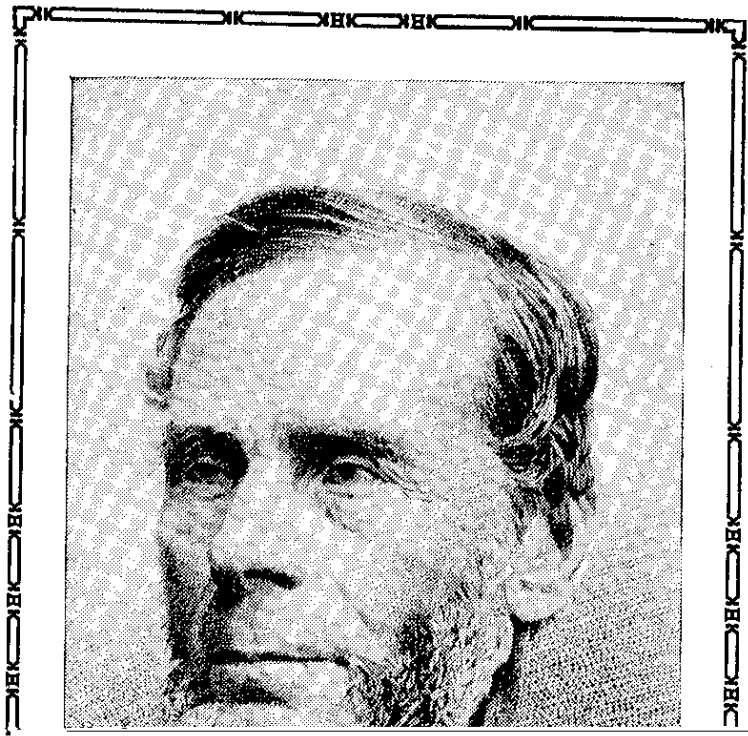
“Los trabajos no se inauguraron con ceremonias imponentes. Dos ciudadanos americanos —Mr. Trautwine y Mr. Baldwin—, saltaron hacha en mano, de una rústica canoa sobre la playa virgen y desolada y con una comitiva de media docena de indígenas que abren una trocha con sus

machetes hieren el árbol más cercano con sus brillantes hachas.

Los rápidos golpes repercuten de orilla a orilla, y el magestuoso árbol del cacao cae rendido sobre la playa. Así, sin ostentación alguna, se anunció el comienzo del ferrocarril que, por los intereses y dificultades que encerraba puede ser considerado como una de las más grandes y audaces empresas que se haya intentado”.

Y continúa: “La construcción de este ferrocarril fue ciertamente una lucha titánica contra obstáculos al parecer insuperables. Por muchos aspectos puede considerarse como uno de los mayores triunfos que el esfuerzo humano haya alcanzado en su lucha contra la bravía naturaleza del trópico. El principal de esos obstáculos era lo mortífero del clima que diezmaba o ahuyentaba a los trabajadores. Debido a la escasez de brazos y a la inadaptabilidad de europeos y americanos a las condiciones existentes, la Compañía decidió contratar súbditos chinos en la creencia de que ellos podrían soportar mejor lo deletéreo del clima, y al efecto 1,000 de ellos fueron traídos de Cantón. A pesar de los cuidados, un mes después de su llegada al Istmo los chinos empezaron a enfermar y a afectarse de tristeza con tendencias al suicidio. Los intérpretes atribuyeron ese melancólico estado a la falta de su acostumbrado opio y así se ordenó que se les diera una ración de esta droga, lo que dió resultados favorables. Mas esta práctica era ilegal y hubo de suspenderse. Privados de lo que constituía en ellos un hábito necesario y sujetos a la malsana influencia del clima, los chinos perdieron todo aliento y vigor. Un centenar había muerto de enfermedades y los restantes se entregaban a la más espantosa desesperación, y buscaban la muerte por los medios que les caían a sus manos.

Algunos se sentaban en la playa, e impasibles e inmóviles, esperaban a que la marea se los tragara. Otros



se ahorcaban de los árboles o se estrangulaban con sus peluquines o se degollaban con sus herramientas de trabajo. Fue una tragedia dantesca representada en los manglares del trópico.

Por varios y extraños métodos centenares de ellos pusieron fin a su mísera existencia. Los restantes, menos de 200, enfermos e inútiles fueron embarcados para Jamaica”.

Todas estas dificultades trajeron ingentes gastos y los contratiempos que hubo de vencer la empresa no tuvieron cuenta. El descubrimiento de los “placeres” de California (1) fue un aliciente para la obra, pues aseguraba un tráfico nutrido por el Istmo, pero en un principio, por el contrario, fue mas bien causa de grandes trastornos.

“Millares de hombres de los Estados Unidos de Europa, de Chile, del Perú, de Haití, de Jamaica, de Curazao, de todas estas provincias litorales, de todas partes, en fin, dice el General Joaquín Posada Gutiérrez en su folleto *“El Ferrocarril de Panamá”* (1857), se lanzaron sobre la garganta del Istmo y la inundaron; unos buscaban un pasaje para la nueva tierra de promisión, otros estableciéndose en el país con diferentes especulaciones honrosas y útiles y un gran número de todos colores y lenguas, yendo solo a medrar dedicándose a los actos más infames y criminales.

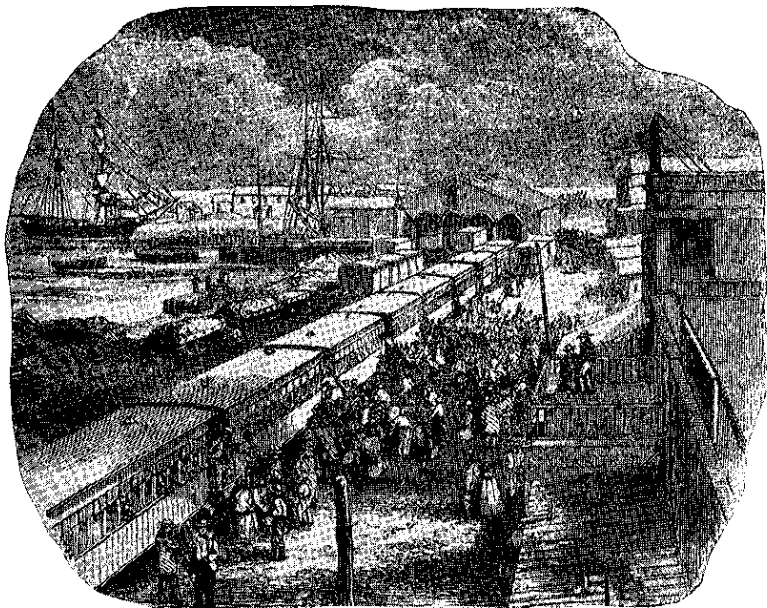
“Tantos pasajeros, comerciantes, especuladores de menor cuantía, logreros, jugadores, gariteros, rateros, ladrones, asesinos cayendo repentinamente sobre un país pobre que no estaba preparado ni para ayudar al bien ni para prevenir el mal, causaron un trastorno general. Las costumbres sufrieron una sacudida violenta de que se re-

(1) Al hacerse una excavación para construir un molino en los terrenos del Capitán Sutter, en California, en febrero de 1848, se encontró por primera vez oro y la noticia de tal hallazgo que hizo suponer, con razón, pues los hechos lo comprobaron, que el precioso metal abundaba en aquella región, trajo la atención y provocó la codicia de millares de aventureros del mundo entero que se precipitaron sobre la costa occidental de Norte América.

sentirán por largo tiempo; la dulzura y suavidad de carácter del pueblo se hundieron en un pozo profundo cavado por la avaricia; la caridad cristiana, espantada, voló al cielo.

“El vértigo que este aluvión humano produjo fue general, y sus resultados, aunque consiguientes, fueron los más espantosos. La ley, la autoridad, la justicia perdieron su fuerza, y en su lugar imperaban la audacia, la insolencia de todos los canallas, la pistola, el rifle, el puñal y el machete. Por todas partes el robo, el asesinato, el ultraje y la violencia derramaban la consternación y el espanto....”

“.... Para la Compañía del Ferrocarril, para el edelanto de la obra, un orden de cosas semejante vino a ser una verdadera calamidad: el valor de todas las cosas se centuplicó; los trabajadores que con grandes gastos se llevaban de otras provincias de Nueva Granada desertaban por bandadas a trabajar, —y algunos a robar— como bogas en el río; a las mismas estaciones de la Compañía iban a son-sacarse los que podían conservarse, por lo regular labradores, para llevárselos a las haciendas abandonadas por los antiguos colonos que, como todos, se precipitaban al centro del movimiento en busca de la riqueza pronta y fácil que era la idea fija, el delirio, el frenesí de grandes y chicos, blancos y negros, hombres y mujeres, viejos y niños; los víveres escasearon y lo poco que se conseguía era a precio de oro; y para colmo de contradicciones, la anarquía moral y social que era reina de la situación, penetró en toda la línea del trabajo, de modo que el desorden se produjo en proporciones alarmantes; los abusos y los excesos se multiplicaban bajo diferentes formas; el juego, la embriaguez y las riñas sangrientas y frecuentemente homicidas, principalmente en las estaciones en contacto con el río Chagres o en los puntos donde los pasajeros tomaban las mulas, era lo menos que había que soportar”.



Movimiento de pasajeros en el puerto de Panamá, de tránsito para
"los placeres" de California (1856).

IV

El tráfico en el Istmo. Incidente salvador del Ferrocarril. El nombre de Colón.

“El movimiento de viajeros al través del Istmo, apunta Arboleda, seguía en aumento y se notaba considerable progreso en esa sección de la República. En febrero arribaron a Chagres en 9 buques de vapor y 7 de velas, 930 pasajeros para California; en marzo, 1330 en 8 vapores y 4 veleros; en abril, 1995 en 7 vapores y 11 barcos de vela. En enero abandonaron el puerto de Panamá, para dirigirse a California, 171 personas; en febrero, 560; en marzo 990. En los mismos meses entraron de California 1088, 1860 y 1210 respectivamente en 24 buques los que salieron y en 45 los que entraron. En el primer trimestre, las rentas provinciales de Panamá alcanzaron a \$26,000 y los gastos solo a \$16,000: Durante el mismo tiempo entraron a la bahía de Panamá 65 buques de gran calado entre ellos 7 de guerra de la Gran Bretaña, Francia y los Estados Unidos. Durante el año de 1851 fueron conducidos a través del Istmo ochenta y seis millones, doscientos cuarenta y ocho mil quinientos sesenta y seis dólares con noventa y dos y medio centavos (\$86,248,566,92½) de Chile, Perú y California en su mayor parte.

“El servicio de embarque y desembarque de pasajeros lo prestaban en Chagres dos agrupaciones de boteros: una situada en el caserío de Turnia, río de por medio con aquel puerto, y otra en éste; la primera se componía de norteamericanos y de europeos, la otra de granadinos y

antillanos. Entre ellos se suscitó terrible competencia y los de Chagres establecieron una tarifa más baja que sus rivales. El 21 de octubre fueron a las manos los dos grupos, pero llegaron a un avenimiento y los boteros de Turnia prometieron dejar en paz a los del puerto. Confiantes en la promesa, partieron en sus botes los de Chagres el 22 a conducir a tierra los pasajeros de un barco que acababa de fondear. Los otros les hicieron una descarga que dejó a dos sin vida y heridos algunos más. Los agredidos, para responder al ataque, se adueñaron del castillo de Chagres a pesar de la resistencia que les opuso el Comandante, Juan Bautista Zuluaga, y desde allí cañonearon a los agresores sin causar mayor daño, por la poca destreza para manejar los cañones y porque europeos y norteamericanos se pusieron a salvo huyendo a los montes cercanos. Los de Chagres aclamaron por jefe al general Gutiérrez de Piñeres que estaba allí de tránsito, y este militar logró que los dos bandos llegaran a un avenimiento”.

La superabundancia en el tráfico no favorecía los trabajos del Ferrocarril. Estos se realizaban con marcada lentitud y a costo excesivo y el obstáculo definitivo se presentó al fin para precipitar el fracaso de la empresa. El dinero escaseó. Más de dos millones invertidos no habían hecho avanzar la línea más acá de Gatún y la fe comenzaba a flaquear en los dirigentes y la confianza se debilitaba en los accionistas. Las acciones bajaban rápidamente. Pero el azar vino en auxilio de la empresa.

El Capitán de Navío, Armando Reclús, uno de los zapadores franceses de la primera etapa del Canal de Panamá, narra en su obra *“Panamá y Darién”*: Viaje de exploración”, el siguiente episodio:

“Un día dos vapores que traían a bordo un considerable número de emigrantes, no pudieron desembarcar a éstos en el puerto de Chagres por hallarse el mar demasiado picado. Algunas canoas en que varios, llevados por

una atrevida impaciencia, pretendieron ganar la costa, aun a despecho de los capitanes que se oponían, zozobraron pereciendo todos. En esa expectativa pasó un día y como el siguiente arreció el mal tiempo, los buques se vieron obligados a buscar refugio en la bahía de Limón, cerca de la isla de Manzanillo donde hallaron un mar relativamente tranquilo. Allí hubiesen permanecido indefinidamente, perdiendo un tiempo precioso, si los pasajeros, cansados de tantos contratiempos al divisar los vagones del ferrocarril que iban y venían cargados de materiales de las obras, no hubiesen resuelto acelerar la marcha aprovechando el tramo de vía férrea construido. Acinados en los carros de carga (pues la Compañía no tenía entonces de pasajeros) se pusieron en marcha en número que pasaba del millar. Desde Gatún remontaron el río Chagres hasta Gorgona, y de allí se dirigieron a Panamá.

“Esta ocurrencia tuvo inmediata resonancia favorable para el ferrocarril y a la verdad que había razón para ello, pues prácticamente quedaban demostradas las ventajas de utilizar la vía férrea. Desde entonces todos los vapores prefirieron seguir desembarcando su pasaje en la isla de Manzanillo, abandonando a Chagres, lo que dió por resultado el desarrollo de un tráfico tan activo y prolongado, que de aquellos pantanos tan nocivos para la vida surgió una pequeña población a que los americanos dieron el nombre de ASPINWALL (1852) y el Gobierno de Colombia el de COLON en honor del inmortal descubridor del Nuevo Mundo”.

“Así se formó dice Camacho Roldán, improvisada y como surgida repentinamente de en medio de las olas, por uno de esos prodigios que solo la audacia y el genio emprendedor del pueblo norteamericano saben producir, la próspera ciudad que en 1852 yo visité”.

A propósito del nombre, Rebolledo cuenta este incidente:

“La terminación del ferrocarril causó, como era natural, gran regocijo entre los colombianos. Para celebrar este acontecimiento se les obsequió a los directores de la empresa con un banquete al cual concurrieron varios miembros del Gabinete que habían venido Bogotá a participar en el júbilo general. Entre las copas de champagne alguien propuso darle el nombre de ASPINWALL a la ciudad en donde principiaba el ferrocarril y que hasta entonces no había sido bautizada. La moción fue secundada y aprobada por todos los comensales, y se dice que el mejor discurso de la ocasión fue el del Dr. Victoriano de D. Paredes, entonces Secretario de Relaciones Exteriores. Sin embargo, este nombre acordado allí no estaba destinado a prevalecer. El Congreso colombiano decretó distinguir la nueva ciudad con el nombre de COLON, en honor del Descubridor. Pero el nombre de *Aspinwall* se había popularizado tanto en el exterior hasta el extremo de haber originario un pequeño incidente diplomático.

“Al solicitar el Ministro americano en Bogotá el Exequátur de estilo para un Cónsul en *Aspinwall*, el gobierno colombiano informó cortesmente al solicitante que no había en el país población con ese nombre advirtiéndole que si en las Letras Patentes se cambiaba ese nombre por el de Colón, no habría inconveniente alguno en acceder a la petición. Este reparo causó extrañeza en el gobierno de Washington, el que por un tiempo estuvo dispuesto a considerar como descortés la actitud del de Colombia, pero se le dieron satisfactorias explicaciones que pusieron fin al incidente. Sin embargo, el nombre de *Aspinwall* siguió usándose en el exterior hasta que el gobierno colombiano (presidido en 1890 por el Dr. Jorge Holguín), dictó un Decreto por el cual se dispuso rechazar toda carga a correspondencia que no llegara dirigida a Colón, lo cual influyó decisivamente para que este nombre haya prevalecido hasta la fecha”.
