

LOTERIA

ORGANO DE LA LOTERIA NACIONAL DE BENEFICENCIA DE PANAMA

VOLUMEN I • NUMERO 5

2da. EPOCA

ABRIL
1956



Don Francisco Antonio Mata

1836 - 1922

Junta Directiva de la Lotería Nacional de Beneficencia

PRINCIPALES

DR. SERGIO GONZÁLEZ RUIZ
*Ministro de Trabajo, Previsión
Social y Salud Pública.*

**SEÑORA DOÑA
OLGA ARIAS DE ARIAS**
*Presidenta de la Cruz Roja
Nacional.*

SR. DON RAÚL ARANGO N.
*Comandante Primer Jefe del
Cuerpo de Bomberos.*

SR. DON HENRIQUE OBARRIO
Gerente del Banco Nacional

DR. MARIO ROGNONI
*Director Médico del Hospital
Santo Tomás.*

SR. DON ELOY ALFARO
*Presidente de la Cámara
de Comercio.*

RVDO. PADRE MARINO MORLIN
*Director de la Escuela
"Don Bosco".*

SR. DON PABLO A. PINEL M.
Secretario de la Directiva.

SUPLENTES

SR. DON MACABEO MONTENEGRO
*Secretario del Ministerio de
Trabajo, Previsión Social
y Salud Pública.*

SRTA. GRACIELA REMÓN
*Secretaria de la Cruz Roja
Nacional.*

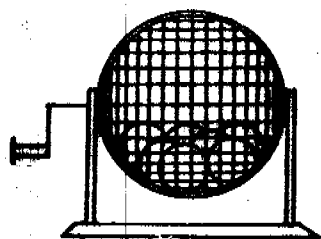
SR. DON LUIS CARLOS ENDARA
*Comandante Segundo Jefe del
Cuerpo de Bomberos.*

SR. DON EUGENIO BARRERA
Sub-Gerente del Banco Nacional.

SR. DON ROGELIO AROSEMENA
*Vice-Presidente de la Cámara
de Comercio.*

**RVDO. PADRE CONSEJERO
JUAN GIRALDO**
*Prefecto de la Escuela
"Don Bosco".*

LOTERIA



No. 5 • Organo de la Lotería Nacional de Beneficencia • 1956

SUMARIO

PORTADA: Don Francisco Antonio Mata (1856-1922)

Páginas

Hizo en este mes de Abril de 1956, por Juan A. Susto... 3

Don Francisco Antonio Mata, por Concha Peña..... 5

A un Siglo de La Tajada de Sandía (15 de Abril
de 1856), por Ismael Ortega..... 13

La Suerte de Chirica (Cuento), por Gil Blas Tejeira... 46

Iconografía del Obispo panameño Rafael Lasso de la
Vega, por Ernesto J. Castillero R. 52

Estudio sobre la insurrección de los negros esclavos.
Los "Cimarrones" de Panamá, por Armando Fortune 61

*La correspondencia debe ser dirigida al Apartado 21.
Panamá, República de Panamá.*

ADMINISTRACION DE LA LOTERIA NACIONAL
DE BENEFICENCIA

Gerente

DR. CARLOS E. MENDOZA

Sub-Gerente

AGUSTIN FERRARI

Tesorero

HERACLIO CHANDECK

Jefe de Contabilidad

GILBERTO MEDINA

Secretario

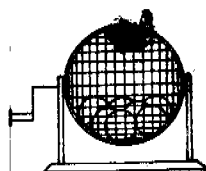
PABLO A. PINEL

Director
DR. CARLOS E. MENDOZA

Administrador
FABIO PINEL

Editores
D. H. Turner Juan A. Susto

LOTERIA



ORGANO DE LA LOTERIA NACIONAL DE BENEFICENCIA

II EPOCA

PANAMA, R. DE P., ABRIL DE 1956

No. 5

Hizo en este mes de Abril de 1956..

POR JUAN ANTONIO SUSTO

- 10 años del fallecimiento del distinguido historiador panameño, don Héctor Conte Bermúdez (Día 6).
- 24 años de la muerte del Dr. Nicanor Villalaz, autor de nuestro escudo de armas (Día 21).
- 39 años del horroroso incendio que devastó la ciudad de Colón (Día 30).
- 50 años de la inauguración del Colegio Nacional de Comercio e Industrias, después Escuela de Artes y Oficios (Día 16).
- 52 años del fallecimiento del ilustre panameño, Monseñor Fermín Jované (Día 19).
- 55 años que el Jefe Civil y Militar del Departamento de Panamá, General Carlos Albán, ordenó la expropiación de la Imprenta de Pacifico Vega, de esta ciudad (Día 25).
- 66 años que los liberales de Panamá manifestaron al Gobernador del Departamento que no formaban parte de las filas de la Regeneración. (Día 14).
- 71 años de la entrada de las tropas americanas a esta ciudad, tomando preso al Presidente del Estado Soberano de Panamá, General Rafael Aizpuru (Día 24).
- 74 años de la muerte del educador panameño, don Valentín Bravo (Día 22).
- 85 años que en Las Tablas se quiso poner preso al Presidente del Estado Soberano de Panamá, General Buenaventura Correo, por los señores Tomás Herrera y Antonio Franceschi (Día 13).
- 86 años de la llegada a la ciudad de Colón, de la estatua del Almirante Colón, donada por la Emperatriz de los franceses (Día 29).
- 86 años del robo de la Custodia de nuestra Iglesia Catedral (Día 17).

- 100 años del horroso incendio en la población de Arraiján (Día 2).
- 100 años del nacimiento del ilustre caudillo liberal don **Francisco Antonio Mata** (Día 7).
- 100 años del incidente de la "Tajada de Sandía" (Día 15).
- 102 años de la desaparición del "Panamá Herald", para refundirse en una sola publicación, con el "Star", para formar "The Star and Herald", que aún existe (Día 27).
- 107 años de la salida del periódico "Los Deseos de Instrucción", órgano de la Sociedad del mismo nombre, fundada en 1845 (Día 15).
- 109 años del nacimiento de Jerónimo Ossa, autor de la letra de nuestro Himno Nacional (Día 9).
- 124 años de la publicación en Panamá, de la Constitución de 29 de Febrero de 1832, la cual se juró al día siguiente (Día 28).
- 137 años del ataque a la fortaleza de Portobelo, por el General patriota **Gregorio McGregor** (Día 10).
- 181 años que los indios sorprendieron y pasaron a cuchillo a los mineros de la mina de Pásiga, en Darién (Día 19).
- 218 años que el Gobierno español concedió al panameño Dr. **Francisco Nicolás de Aizpuru**, el título de Notario de Indias (Día 18).
- 256 años de la firma del Tratado de Paz entre los españoles y los colonizadores escoceses, por el cual los últimos abandonaron la Nueva Caledonia, en el Darién del Norte (Día 11).
- 275 años del incendio en esta ciudad, que consumió 56 de sus mejores casas (Día 26).
- 276 años del desembarco en Bastimentos (Chiriquí) del pirata inglés **Bartolomé Sharp**, conducido por indígenas (Día 5).
- 276 años del combate naval en la bahía de Panamá, entre piratas y españoles (Día 23).
- 283 años de la muerte, en esta ciudad, de don **Antonio Fernández de Córdoba** y **Mendoza**, fundador de la urbe istmeña (Día 8).
- 406 años que los hermanos **Hernando** y **Pedro Contreras**, nicaragüenses, tomaron la ciudad de Panamá, sin resistencia alguna por parte de sus moradores (Día 20).
- 426 años de la expedición de la Real Cédula sobre la mudanza de la ciudad de Panamá, a mejor sitio (Día 4).
- 429 años de la salida de esta ciudad a explorar el Río Chagres, por el Capitán **Hernando de la Serna** y el piloto **Pablo Corzo** (Día 3).
- 442 años de la salida de San Lúcar de Barrameda (España) de la lujosa expedición de **Pedrarías Dávila**, hacia Castilla del Oro (Día 12).

DON FRANCISCO ANTONIO MATA

(1856 - 1922)

Por: La Dra. Concha Peña

En los tiempos que gobernaba el Istmo, en su calidad de Vice-Presidente del Estado Soberano de Panamá, Don Francisco Fábrega que había sustituido al Dr. Justo Arosemena, llegó al mundo Francisco Antonio Mata, que al correr de los años había de singularizarse en su patria por sus afanes ardorosos en beneficio de la comunidad, siguiendo el pensamiento liberal.

Nació en la ciudad de Panamá el 7 de Abril de 1856, justamente hace cien años.

Era fruto del matrimonio formado por Don Luis Mata Durán y Doña Narcisa Arosemena de Mata Durán, ambos descendientes de acaudaladas y significativas familias de esta cintura prodigiosa del Continente Americano.

No se había cumplido los ocho días del nacimiento de este niño, cuando la ciudad fué teatro de un suceso que había de tener resonante importancia en la historia panameña.

Me refiero al incidente conocido con el nombre de "la tajada de sandía", hecho que tuvo lugar el 15 de abril y que estuvo a punto de provocar una guerra entre los Estados Unidos de América y la Nueva Granada.

Narran las crónicas que Doña Narcisa de Mata Durán al saber del incidente acaecido en la Estación del Ferrocarril y no muy lejano a su domicilio, por su condición de recién parida, "tomó mucho sofoco y se le alteraron los humores" y como criara a sus propios pechos al infante, la leche que el niño tomó, puso a la criatura en trance de muerte.

La alteración de la ilustre matrona obedecía al revuelo que cobró en la ciudad el altercado entre un yanqui y un pariteño en primer término, que degeneró después en una especie de motin.

Panamá era teatro de grandes concentraciones de hombres que pasaban por la ciudad rumbo al Oeste norteamericano en busca del codiciado oro que en el Valle del Sacramento, el suizo Juan Augusto Suter había descubierto en 1848.

Ocurrió que aquel 15 de abril de 1856, había arribado a la capital del Estado un grupo numeroso de aventureros que marchaban a Nicaragua para apoyar al filibustero William Walker, que deseaba a toda costa afianzarse en la Presidencia de la República de aquella nación.

Uno de aquellos hombres, llamado Jack Oliver, solicitó de un vendedor de frutas, José Manuel Luna, natural de Parita, una tajada de sandia que consumió y se negó después a pagarla. El frutero reclamó al yanqui los cinco centavos que costaba la fruta, el norteamericano, lo insultó y sacando su revolver le amenazó violentamente.

"Luna se le enfrentó con un puñal", para evitar males peores un compañero de Oliver pagó el real, objeto de la contienda. Todo hubiera terminado aquí a no ser por la intervención inesperada de un peruano llamado Miguel Abraham, quien se abalanzó al yanqui para quitarle el revolver que podía causar desgracias. Oliver corrió tras el peruano y entonces, algunos individuos que habían presenciado la escena, viendo en peligro a Abraham se aprestaron a defenderle, resultando una coalición entre gringos y paisanos, reforzados los norteamericanos por los pasajeros de un tren cargado de emigrantes que llegaban de Colón en aquellos instantes.

Los panameños que hasta entonces habían sido solamente espectadores intervienen en la contienda transformándose esta en una batalla campal que duró unos momentos.

Avisado el Gobernador Don Francisco de Fábrega, con algunos números de la policía, quisieron disolver a los grupos. Los norteamericanos se refugiaron en la estación del ferrocarril y el pueblo asalto el reducto de los revoltosos, no sin cruenta lucha, que dió un saldo de 16 muertos y 15 heridos entre los defensores y un muerto y 13 heridos en los asaltantes.

Este suceso doloroso, que costó años después 584.603,16 dólares a la Nueva Granada, conmovió hondamente a los pacíficos ciudadanos de Panamá, impresionando hondamente a Doña Narcisa

creyendo que su esposo se encontraba en el lugar de la refriega y herido, como lo avisaron.

No resultó afortunadamente cierta la noticia, pero el infante, estuvo entre la vida y la muerte durante tres largos días, al cabo de los cuales pasó la crisis y se recobró pronto, porque Francisco Antonio era criatura de complexión robusta.

Los primeros cuidados de su enseñanza los recibió en el hogar.

El padre que había de ser un Notario Público de renombre, le enseñó a leer y escribir; la madre tuvo a su cuidado la preparación religiosa.

A temprana edad fué confiado al maestro Don Francisco L. Carranza, que comprobó en su alumno dotes de inteligencia y aplicación excepcional.

Pasó después Francisco Antonio a la Escuela que regentaba Don Nemesio Medina y viendo en él disposiciones muy acentuadas para el estudio, fué elegido de entre sus compañeros de clase para disfrutar una beca que ofrecía el Gobierno del Estado de Panamá, a cuyo frente estaba el General Buenaventura Correo.

Don Juan Mendoza, fué realmente el que arregló el traslado del joven estudiante a Bogotá.

Ingresó en la Universidad Nacional (Colombia) para seguir la carrera de leyes.

De esta época existe entre los descendientes del que había de llegar a ser gran repúblico, una certificación de la Universidad colombiana, referente a la "Escuela de Literatura y Filosofía", en cuyo registro se anotaba la aplicación y conducta de los alumnos internos durante el mes de julio de 1872. En este documento hallamos los nombres Carlos A. Mendoza, alumno oficial, Belisario Porras, Rafael Neira y otros colombianos que habían de ser gloria de la Patria, y donde figura Francisco A. Maté con aplicación notable y conducta intachable, hoja que aparece firmada por el Rector Don Antonio Vargas, el Vicerector Don Joaquín Suárez y el Secretario Carlos Sáenz, fechada el 19. de agosto del referido año 1872.

Recibió también enseñanzas del Dr. Gil Colunje ilustre istmeño y como su aplicación seguía siendo muy buena logró su Licenciatura en Derecho.

La guerra que asoló a Colombia por aquellos tiempos, fué causa de que no lograra su borla de doctor, su máxima aspiración por entonces.

Al trasladarse a Panamá, recibió con fecha 15 de julio de

1879 el grado de Teniente de Milicias que le otorgó el Presidente del Estado Soberano Don José Ricardo Casorla y que confirmaron después los Presidentes don Gerardo Ortega y don Dámaso Cervera, después, en 1880.

Pasadas las horas de intranquilidad que reinaron en el Istmo ocasionadas por el secuestro de Casorla y los disturbios promovidos por el General Benjamin Ruiz, Francisco Antonio entró a trabajar en una Casa Comercial hasta que el Gobernador Juan V. Aycardi le nombró con fecha 31 de Mayo de 1888, Agente Fiscal del Distrito de Panamá.

Ya para entonces había muerto su padre y su nombre figura en el inventario de los documentos de la Notaria 2ª. de Panamá, que por acuerdo del Gobierno habían de entregar los herederos al Notario Don Manuel Azcárate.

Durante la administración del Gobernador Don Ricardo Arango, ocupó Francisco Antonio Mata cargos importantes, pese a ser ya un notario repúblico y estar vinculado a la política que sostenían el Dr. Carlos A. Mendoza y el Dr. Belisario Porras.

Su pensamiento liberal, fué causa de que dejara otro importante empleo, el de oficial Mayor de la Administración de Hacienda, y aunque se le propuso para ocupar un cargo en el Banco de la República, no quiso separarse de sus familiares y decidió entrar de Cajero en la casa comercial "Dellatore Hermanos", donde laboró hasta ser nombrado Primer Contador del Almacén N.º. 2 de la Compañía del Canal Francés.

La noble figura de Don Francisco Antonio Mata se destaca durante la guerra de los mil días.

No fué soldado que peleó por la causa liberal con el fusil al hombro. Su papel fué casi anónimo y acaso más difícil y arrojado que el de los que peleaban en los campos abiertos frente al enemigo, ya que le tocó actuar como agente de la Revolución en la ciudad de Panamá donde estaba rodeado de un ambiente hostil y en peligro de muerte constantemente.

Leyendo la abundante correspondencia que los hijos de Don Francisco A. Mata, guardan como preciosa reliquia, vemos que desde todos los rincones del interior y los más encumbrados jefes de la revolución le van pidiendo dinero, armas, vituallas y consejos.

La correspondencia sobre todo del General Noriega, escrita materialmente casi siempre por Don Guillermo Andreve en cifra, nos demuestran sus desvelos.

Para comunicarse usaban de clave y al referirse a los jefes eran

nombrados por pseudónimos tales como *Mosquetero* que debía ser el Dr. Porras, *Cam*, que en letras que coincidían con el Dr. Carlos A. Mendoza, *Jim*, Jiménez y otras abreviaturas que no hemos podido descifrar como *Yin*, *Quin*.

Por su mediación se comunicaban los revolucionarios. El recibía las cartas por conductos insospechados y a veces inverosímiles y él al que llamaban *Fama*, las hacía llegar a su destino.

Estas cartas que deben salir a la luz, porque son documentos preciosísimos, se las dirigían, por ejemplo, Noriega desde Corozal en Diciembre de 1900, el que le pedía armas y hombres para atacar de inmediato a Panamá. Con fecha de 19. de Abril le escribía Antonio Rivera desde Managua, refiriendo su odisea en aquellos horizontes y pidiéndole hiciera llegar a los jefes revolucionarios y al General Noriega sobre todo, medios económicos para trasladarse a luchar por la santa causa. Desde el Real, Antonio Papi Aizpuru le encomienda el cobro de un tributo de guerra a Doña Efigenia de Recuero, *Maríe Manuel*, y la entrega de esa cantidad a Napoleón Caselli. Esta carta, fechada en El Real el 3 de Abril, indica el avance revolucionario.

Sus gestiones en la ciudad eran difíciles: auxilia a los presos y detenidos en las Bóvedas o en el Cuartel de Policía, donde les llevaba dinero y alimentos y gestiona que se publiquen declaraciones importantísimas fuera del país.

A modo de ejemplo, copio una de las cartas, que no está escrita en cifras, fechada en El Silencio el 14 de Enero de 1901 en que el General Noriega le dice:

"Estimado amigo:

Necesitamos sal y más sal para 300 hombres. Procure pues conseguirla. Remitimos prudentemente los sacos.

Yo necesito cigarros.

También hay necesidad de azúcar, café, galletas y manteca. El portador puede traerlo todo.

Si entre los copartidarios puede reunir con qué hacer esos gastos podremos pagarlo con lo que nos queda para racionar la gente.

Mándenos noticias y relátenos lo que se diga y haya allá sucedido con relación a los combates del día 12.

Díganos si sabe de José Agustín Arango J., Teófilo Erazo y Adriano Guerrero, Jefes de la Revolución que cayeron en manos de enemigo por su incomparable bravura.

De Ud. atento S. S. y amigo,

M. A. Noriega.

En más de una ocasión sus gestiones causaron sospecha en las autoridades conservadoras y cien veces estuvo en peligro de ser puesto en prisión y fusilado. Su sangre fría, su inteligencia y su talento, encontraron siempre disculpa para los riesgos que de continuo sufría.

Durante la dolorosa batalla del *Puente de Calidonia*, logró arrancar de la muerte a tres soldados a quienes llevó a su propia casa.

Llegada la jornada del 3 de Noviembre de 1903, Don Francisco A. Mata, que era cuñado del Alcalde don José Francisco de la Ossa, acompañó a este en todas las actividades que la dinámica autoridad desarrolló en aquellos inquietantes momentos, y el día 4 recorrió todas las barriadas de la ciudad para levantar el ánimo de la ciudadanía, y que se aprestaran a firmar el famoso documento por el cual se reconocía la Independencia de Panamá y se proclamaba la República.

El Dr. Carlos A. Mendoza, le llamó el día 24 de Diciembre (1903) a su casa, para encargarle determinadas misiones relacionadas con la formación de la Asamblea Constituyente, misión que el Sr. Mata cumplió a satisfacción del Ministro de Justicia.

Siendo primer Suplente del Personero Municipal de Panamá, fué elegido en la reunión de liberales que se llevó a cabo el 31 de Agosto de 1904 en el Teatro de esta ciudad, suplente de los Directores Municipales juntamente con los señores Juan Antonio Jiménez, Guillermo Andreve, Rafael Alzamora y Mario Centella. La comunicación de puño y letra del Dr. Carlos A. Mendoza la recibió el 3 de Septiembre de ese año de 1904.

En 1905, fué elegido Concejal. Su labor en la Cámara Municipal es asombrosa. Sus preocupaciones más altas estuvieron prendidas en la Biblioteca de Colón, en el aseo de la ciudad, en instalar lavaderos públicos, en la construcción de Kioscos y en lo referente a la nomenclatura y numeración de su Panamá querido.

En las elecciones de 1910, fué escogido Diputado, realizando en la Asamblea Nacional, de la que llegó a ser Presidente, una labor altamente meritoria.

El Dr. Belisario Porras le encargó de la Gobernación de la Provincia de Panamá en 1913, donde tuvo que hacer frente a una denuncia presentada por seis chinos, de la que salió airoso, fallando la Corte de Justicia en su favor y reconociendo el estricto cumplimiento de su deber como funcionario probo y gran patriota.

Del año 1912 al 1916, fué Miembro Principal del Directorio Nacional del Partido Liberal, recibiendo por entonces a manera de merecida credencial una Carta-Oficio de la Convención Nacional de su partido en reconocimiento de su valioso aporte por el Partido y por sus relevantes méritos de liberal incorruptible; y por conducto del nunca bien ponderado patricio Dr. Eusebio A. Morales recibió un homenaje singular al equiparar sus virtudes cívicas y ciudadanas con las de los eminentes patricios General Rafael Aizpuru y Gerardo Ortega.

Al terminar sus funciones de Gobernador, pasó a formar parte de la Junta del Banco Nacional y al renunciar Don José Agustín Arango ocupó su rango y por Decreto N.º 16 del 16 de febrero de 1914, fué nombrado Gerente cuando Don Rodolfo Chiari aceptó el cargo de Secretario de Gobierno y Justicia.

En la Memoria del Secretario de Hacienda y Tesoro de 1936, está reseñada parte de la labor que realizó Don Francisco Antonio Mata en la Institución Bancaria, dice esta que el día 3 de Marzo de 1914 tomó posesión de la Gerencia y entre las principales medidas tomadas por el señor Mata, recuerdo las de la inversión de los B. 250.000.000 depositados por las cinco Compañías de Seguros de conformidad con la Ley 38 de 1911. Para esos préstamos la Junta Directiva del Banco fijó el tipo del 9% para los préstamos hipotecarios y de 9% a 12% para los préstamos con fianza personal según la cantidad prestada. Esos tipos de intereses fueron fijados así, debido a que la Secretaría de Hacienda y Tesoro dispuso por resolución N.º 955, de 28 de Diciembre de 1911, que se les reconociera y pagara a las Compañías de Seguros por sus depósitos un interés del 4% anual por semestres vencidos, cuando el término del depósito fuera menor de un año y de 5% cuando excediera de ese tiempo".

Otras varias inovaciones, todas importantes para el Banco, introdujo Don Francisco A. Mata y de entre ellas recordamos la de los préstamos verificados del Fondo Especial, para fomentar la industria azucarera del país.

Al pasar la Lotería al Estado, y dejar de ser empresa particular

durante la Administración del Dr. Belisario Porras, el Sr. Mata fué elegido Sub Gerente de esa benéfica Institución.

Tomó posesión de su cargo el año 1920.

En 1922, se acusó al Primer Mandatario de que la "Lotería, era una fuente de protección para parientes y amigos del Presidente, y con fecha 8 de Marzo de 1922 el Dr. Porras escribía una carta a su siempre leal amigo Don Francisco Antonio Mata, diciéndole que "se me ha informado que el Fiscal Segundo de este Circuito se ha dirigido al Juez Quinto, en el sentido de que te pida a ti la siguiente Declaración jurada sobre si la Lotería Nacional de Beneficencia constituye un venero de especulaciones ilícitas para mí, Presidente de la República, o para parientes míos, afines o consanguíneos; y en caso afirmativo, en qué consiste este venero de especulaciones, demostrándolo con hechos evidentes.."

Aquel incidente desagradó en extremo al pundonoroso funcionario. Su declaración se ajustó en todo a la verdad, pues en toda su vida, obró con arreglo a la más estricta justicia.

Pocos meses después, entregaba su alma al Creador el noble y caballeroso hijo del Istmo.

Era el 30 de Noviembre de 1922. Tenía 66 años.

Abril de 1956.

A Un Siglo de la Tajada de Sandía

(15 de Abril de 1856)

Por: ISMAEL ORTEGA.

Panameño (1883-1948) Miembro distinguido de la Judicatura. Fue Juez y Fiscal del Circuito, Procurador General de la Nación y Magistrado de la Corte Suprema de Justicia de Panamá.

Publicó: "La Independencia de Panamá en 1903" (1930); "La Jornada del 3 de Noviembre de 1903 y sus antecedentes" (1931); "Ma-

nuel Amador Guerrero" (1933) y "Actuación Presidencial de don Gerardo Ortega" (1946).

Al ingresar como miembro de número de la Academia Panameña de Historia, leyó su trabajo "La Tajada de Sandía" que ofrecemos ahora al cumplirse el centenario de aquella efemérides, el día 15 de Abril de 1956.

En el Istmo de Panamá han tenido lugar acontecimientos, asaz graves e interesantes, de los cuales se tiene apenas noticia, y cuyos detalles se ignoran absolutamente. lo cual es, a todas luces, muy sensible, puesto que, efectivamente, de tales sucesos, algunos hay, por lo reveladores que pudieran ser de las buenas cualidades de los panameños, cuyo conocimiento, fiel y detallado, bien podría robustecer nuestro patriotismo, y la solidaridad entre los connacionales istmeños.

De tal manera, creemos cumplir, debidamente, nuestra misión de individuo de número de la Academia Panameña de la Historia, correspondiente de la de Madrid, investigando esos hechos, y explicándolos tal cual ellos son.

Por eso, seguros de resultado tan saludable y patriótico, hemos querido —para comenzar— publicar este modesto trabajo que explica, hasta donde es posible, el funesto suceso, y sus consecuencias, conocido en el mundo entero como *El melón de Panamá*, y en la República panameña, generalmente, por nacionales y extranjeros, como *La Tajada de sandía*, suceso que tanto afectó nuestra moral, y que mucho hizo dudar de las virtudes cívicas del pueblo panameño.

En este trabajo, en cambio, lo que aparece de manifiesto es la altivez y el arrojo del pueblo de la ciudad de Panamá —injustamente censurado— el que, aunque casi inerte, como veréis, supo alzarse noblemente, y con bravura y temeridad increíbles, usando solo piedras y machetes, supo también lanzarse al sacrificio en lucha desigual contra hombres extraños, de



“Y así como pasaban gentes de bien, afanosas de labrarse un buen porvenir para sí, y sus familias, así venían, a la vez, individuos de la más baja extracción social, asiduos concurrentes de garitos y tabernas, dueños de todos los vicios, y capaces de los actos más reprobables”.



“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”.

mayor fortaleza física, y provistos de armas de fuego modernas, en defensa de un desgraciado compatriota quien buscando la vida en un puesto humilde de vendedor de frutas, casi encuentra la muerte de manos de un extranjero, violento y exaltado por el licor, quien no contento con la infamia de atentar —sin motivo para ello— contra la vida del pobre frutero, de un su amigo, se arroja, junto con sus compañeros de pasaje, contra el pueblo inerme tan solo porque protestaba de palabras, justamente indignado, por tan inicuo proceder, para ultimarlos con las balas certeras de sus revólveres, cayendo, como buenos, ese día luctuoso, víctimas de sus encolerizados atacantes, varios hijos pacíficos del Istmo, apesar de la intervención oportuna de las autoridades panameñas, y del representante consular de los Estados Unidos de América.

* * *

Corría el año de 1854, cuando se explotaban, ante la admiración del universo entero, los ricos *placeres*, o yacimientos auríferos a flor de tierra, en California, Estado de la región litoral occidental de los Estados Unidos de América, sobre el mar Pacífico, como que en esos tiempos, tales yacimientos, producían nada menos que muy cerca de *ochenta millones de dólares anualmente*, se despertó, en cada lugar, la ambición más desmedida, y ansias incontenibles de enriquecerse, por lo que de todas partes del mundo, en caravana enorme e interminable, las gentes se dirigían a esa región con el fin de hacer fortuna, y de acumular, rápidamente, las mayores riquezas.

Dada la posición geográfica de ese sitio privilegiado, era el Istmo de Panamá la vía más corta para llegar a él; y de ahí que nuestra ciudad capital se viera, constantemente, inundada por enorme cantidad de personas en viaje hacia la bellísima región californiana, asiento de yacimientos auríferos tan justamente renombrados. Y así como pasaban gentes de bien, afanosas de labrarse un buen porvenir para sí, y sus familias, así venían, a la vez, individuos de la más baja extracción social, asiduos concurrentes de garitos y tabernas, dueños de todos los vicios, y capaces de los actos más reprobables.

En esa época, cuando aún no se había construído el ferrocarril entre Colón y Panamá, el viaje entre estas dos ciudades se hacía navegando el río *Chagres* hasta la población de *Cruces*, y luego de allí los pasajeros usaban el camino de herradura que conducía a la ciudad de Panamá, y en el cual se ejecutaban los actos más condenables, pues, en esa vía insegura, sin mayores escrúpulos, se cometían los más atroces y repugnantes delitos por razones insignificantes, a veces, otras, por refinada maldad, y generalmente para robar, por lo que el Conde Augusto de Nollent, Cónsul de

Francia en Panamá, en esos días aciagos, al ~~hacer~~ una exposición, destinada al Gobierno de su país, del acontecimiento a que nos venimos refiriendo, dijo que los individuos que atravesaban el territorio del Istmo de Panamá, en su mayor parte, pertenecían a las ~~clases~~ más degradadas de la sociedad, que casi todos eran groseros y brutalmente amenazadores, que vivían ebrios y que llevaban armas que ~~descargaban~~ sobre el primer individuo, hombre, mujer o niño, que no satisficiera, en el acto, el más futil de sus caprichos.

* * *

“Millares de hombres de los Estados Unidos, de Europa, de Chile, del Perú, de Haití, de Jamaica, de Curazao, de todas estas provincias litorales, en fin” —dice el historiador Posada Gutiérrez en su obra *El Ferrocarril de Panamá*— “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, yendo solo a medrar dedicándose a los actos más infames y condenables”.

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

Más tarde, construido ya el ferrocarril de Panamá, cesó —desde luego— la falta de seguridad en el tránsito de esa vía, pero, desgraciadamente, no ocurrió así respecto a las condiciones morales de una parte de los pasajeros que, como ya hemos dicho, constantemente se entregaban a las más grandes fechorías cometiendo horriblos crímenes que quedaban impunes debido a la deficiencia del servicio de policía, y a las dificultades de las autoridades judiciales para investigar tales delitos. Por otra parte, los centenares, y aun millares, de obreros traídos por los agentes de la Compañía del Ferrocarril, cuyos brazos ya no se necesitaban, lejos ellos de su país, careciendo de recursos, y de trabajo, y dotados de perversos



Don FRANCISCO DE FABREGA,
Gobernador del Estado
de Panamá.



Doctor BARTOLOME CALVO,
Secretario de Estado.



Don RAMON GAMBOA,
Prefecto de la Provincia
de Panamá.



General BUENAVENTURA
CORREOSO,
Juez Departamento del Crimen.



Doctor JUAN MENDOZA,
Secretario del Juzgado
del Crimen.

instintos, se lanzaban con frecuencia en la vía del crimen, creándose así una situación angustiosa, y terrible, a cuya consecuencia nuestros pacíficos comacionales vivían continuamente en la mayor zozobra, y temerosos de ser, en cualquier momento, víctimas de inalicables atentados.

Era el caso de que, debido a que los gobiernos anteriores, jamás brindaron las seguridades necesarias a sus vidas y a sus pertenencias, los extranjeros, todos, malos y buenos, que atravesaban el Istmo estaban siempre armados; y en tales condiciones, además, en cada momento, quisieron siempre dar a los nativos un trato que afectaba notablemente el orgullo tradicional del pueblo panameño acostumbrado a gozar de las mayores libertades. Y los maleantes, en particular, transeúntes, unos, y radicados en el país, otros, hasta el extremo de que "sin tener en cuenta las creencias religiosas dominantes en el país, se mofaban de las procesiones, profanaban los templos y ejecutaban todo género de acciones torpes", abusaban, en toda forma, de los naturales con quienes tenían frecuentes reyertas que fueron despertando, poco a poco, en el pueblo panameño, algo así como un sentimiento de repulsión hacia esos elementos malos radicados en la ciudad de Panamá, y en viaje, frecuentemente, para San Francisco de California.

* * *

Así, ni más ni menos, transcurrió el tiempo por estas tierras intertropicales hasta el día 15 de abril del año de 1856, cuando llegaron al puerto de *Aspinwall* o *Colón*, en la mañana de ese día, en el vapor "*Illinois*", procedentes de la ciudad de Nueva York, *novecientos cuarenta* pasajeros —entre hombres, mujeres y niños,— los que fueron trasladados, en el ferrocarril, a la ciudad de Panamá, a donde llegaron a las *cuatro de la tarde*, de ese mismo día, con el fin de tomar, en seguida, la nave que debía conducirlos a San Francisco de California, en busca, algunos de ellos, como muchos de los que allí se dirigían, de la buena suerte, con el mismo ánimo, y entusiasmo, que tuvieron los conquistadores españoles para buscar *El Dorado*.

Esa misma tarde, estando, desgraciadamente, la marea baja, y el vapor "*Taboga*", varado, al costado del muelle de la Compañía del Ferrocarril, no pudieron los pasajeros —como debió suceder— ser trasladados al vapor "*John L. Stephens*", listo para salir a viaje, fondeado a cierta distancia en la bahía, que debía conducirlos a la nueva tierra de promisión. De tal manera, como es costumbre en tales casos, los pasajeros, gran parte de ellos, se diseminaron por toda la ciudad, conociendo los edificios, comiendo en los hoteles de ese barrio, y tomando refrescos que adquirían de los vendedores ambulantes, unos, otros, se quedaron en *Playa Prieta* es-

perando que creciera la marea, y el resto, se dedicaba a revisar sus equipajes, y a obtener el registro de sus boletos de pasaje.

Paseando así por las calles de la ciudad de Panamá vecinas a la Estación del ferrocarril, en la tarde de ese mismo día, de tan ingrata recordación, momentos después de la llegada, en diferentes direcciones, varios de los pasajeros recién-venidos, uno de ellos, llamado Jack Oliver, en compañía de tres más, ebrios todos, siendo más o menos las *seis de la tarde*, se acercó a un hombre nativo, que respondía al nombre de José Manuel Luna, apodado *El Pipón Luna*, de veintinueve años de edad, de oficio platero, natural de la población de Parita, en nuestra Provincia de Herrera, quien ocupaba un puesto de venta de frutas, cerca de la Estación del ferrocarril, situada, en esa época, en el lugar que hoy ocupa la *Cervecería Balboa*, y entre éste y aquel, bien pronto, se trabó una discusión originada por no querer Oliver pagar a Luna el valor, que era de un real, de una tajada de sandía que le había comprado, y consumido ya.

Jack Oliver, en efecto, tomó, en el puesto de Luna, un pedazo de sandía, preguntando lo que costaba, a lo que éste le contestó, a título de informe, que valía un real; y luego el forastero empezó a comer el trozo de fruta, el que arrojó al suelo antes de terminar, marchándose, frescamente, sin pagar el precio que se le había indicado. Luna, paso a paso, lo siguió, cobrándole incesantemente, y Oliver, cada vez, le contestaba: *Don't bother me*, a lo que el frutero replica: *Tenga cuidado que aquí no estamos en los Estados Unidos. Págueme mi real y todo irá bien.*

El pasajero, ya colérico, le dijo que le pagaría con un pistoletazo, a lo que el vendedor de frutas, sin inmutarse, replicó anunciándole que él tenía un puñal. En ese momento, como Luna hizo ademán de sacar su arma, Oliver, sin perder tiempo, sacó su pistola, pero un hombre llamado Miguel Habrahan, natural de la población de Piura, en la República del Perú, quien estaba allí cerca, al momento de disparar se lo impidió agarrando fuertemente la cacha de la pistola cuando Oliver intentó hacer fuego contra Luna. En ese instante, otro de los pasajeros tomó un real de su bolsillo y pagó el valor del trozo de sandía, pero lo hizo, sin embargo, arrojando la moneda, despreciativamente, al vendedor, y diciéndole, groseramente, palabras ofensivas, por lo que Luna, sin darle importancia a tales expresiones, convencido de que todo había terminado, se regresó, pero cuando iba ya, en dirección a su puesto, oyó un disparo de revólver, y, mirando a su alrededor, vió a Habrahan, contra quien había disparado Oliver, tan sólo porque le dijo *guarde la pistola*, abrazado con éste; y de esa lucha resultó que el peruano cayó al suelo, y los pasajeros, ya mencionados, le cayeron encima. Habrahan, hombre fuerte, se levantó con la pistola en mano, de la que logró apoderarse en la lucha, y una vez en pie

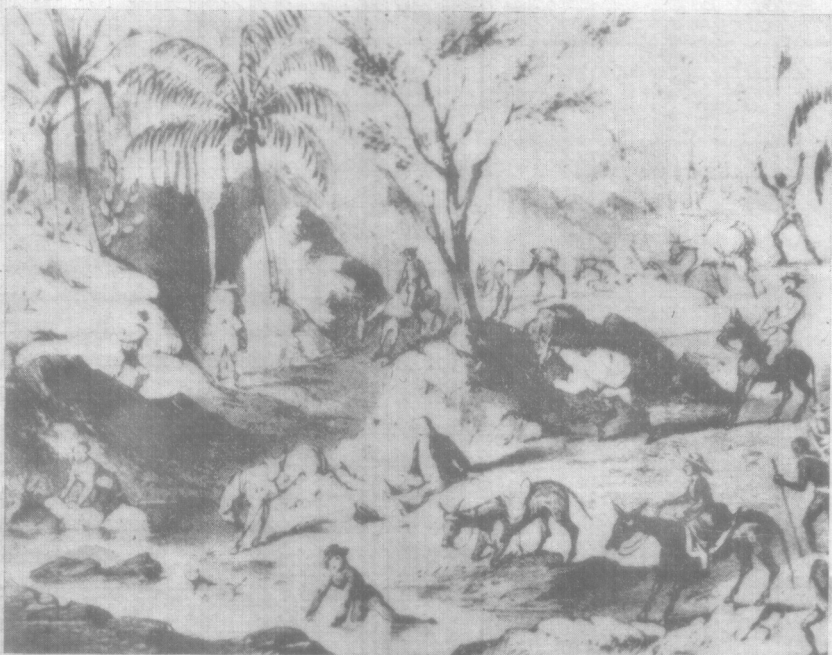
echó a correr en dirección a la Ciénega siendo perseguido por los pasajeros, que disparaban sus revólveres, hasta el centro de ese barrio en donde la trifulca se hizo general.

Enterada la gente de ese barrio, en esos tiempos populoso dada su proximidad a la Estación del ferrocarril recién inaugurado, por los gritos desaforados de *socorro* que daba Habrahan, y por los de Luna que lo seguía, de lo que acababa de suceder a un paisano, y a un vecino, rebosando de cólera por maldad tan refinada de un hombre extraño contra uno de sus compañeros, un número considerable de panameños, residentes por esos lugares, hicieron acto de presencia —protestando, indignados— dispuestos a castigar, en forma ejemplar si hubiera sido posible, al extranjero pendenciero, quien, a su vez, a los gritos de *help me*, se vió rodeado, y seguido, de sus compañeros de viaje, por allí cerca, dispuestos, también ellos, a defender a su camarada: y así fue como comenzó el motín.

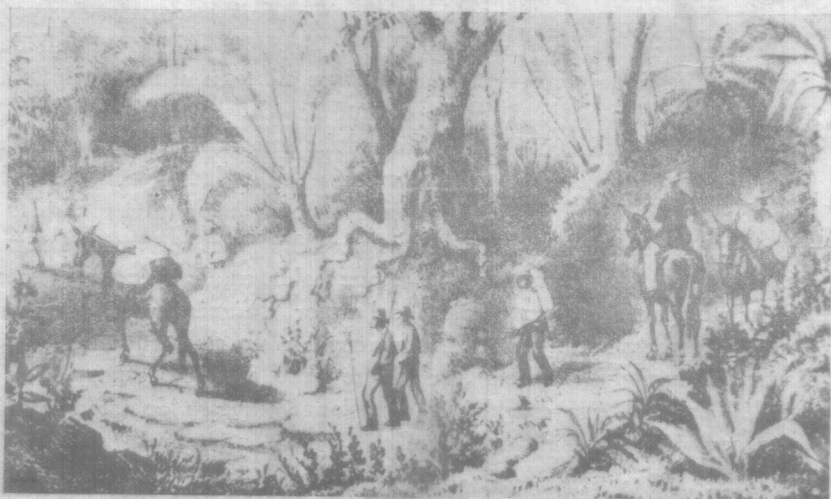
Armados de piedras, palos, cuchillos, machetes y púas, los panameños; y de revólveres y palos, los extranjeros, se trabó, al encontrarse ellos, una lucha cuerpo a cuerpo, entre unos y otros, sacando la peor parte los nativos quienes tuvieron que salir en fuga dejando en el campo algunos heridos y contusos, y siendo perseguidos por los pasajeros que disparaban sus revólveres, tiros que con el ir y venir, corriendo, de las gentes, en todas direcciones, aumentó así, desde luego, la alarma, y los temores consiguientes, produciéndose el cierra-puertas de ordenanza en tales casos.

Los señores A. J. Center, Superintendente de la Compañía del Ferrocarril, Allan McLane, Agente de la *Pacific Mail Steamship Company*, y William Nelson, Agente comercial de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, encontrándose en ese momento, todos ellos, en el muelle de la Compañía con motivo de la situación en que se encontraba el vaporcito "*Tahoga*", se les acercó un hombre diciéndoles que venía de una riña, e inmediatamente oyeron un tremendo vocerío de los lados de la Estación, y el ruido de un disparo de revólver por lo que enviaron al Capitán del "*Tahoga*" con el fin de averiguar lo que sucedía, quien informó, al regresar, que se trataba de un gran escándalo que había en La Ciénega ocasionado por una disputa entre un pasajero del vapor "*Illinois*", y un vendedor de frutas, y de seguida el señor McLane envió a un empleado suyo, de confianza, al Cuartel de Policía, con el propósito de hacer saber allí lo que sucedía, encargo que cumplió el comisionado apesar de que, en el trayecto, recibió una herida en el cuello.

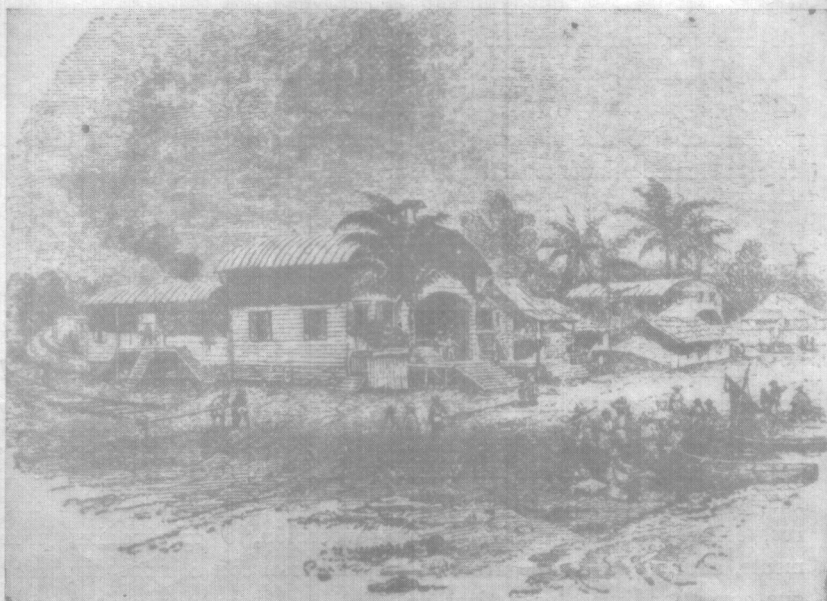
A su vez, el Prefecto de la Provincia, don Ramón Gamboa, desde su residencia, observó un cierto movimiento, extraño, entre las gentes, y luego oyó tiros del lado de la Estación, por lo que salió precipitadamente con dirección al Cuartel de Policía, y al entrar llegaba al mismo lugar, avisado



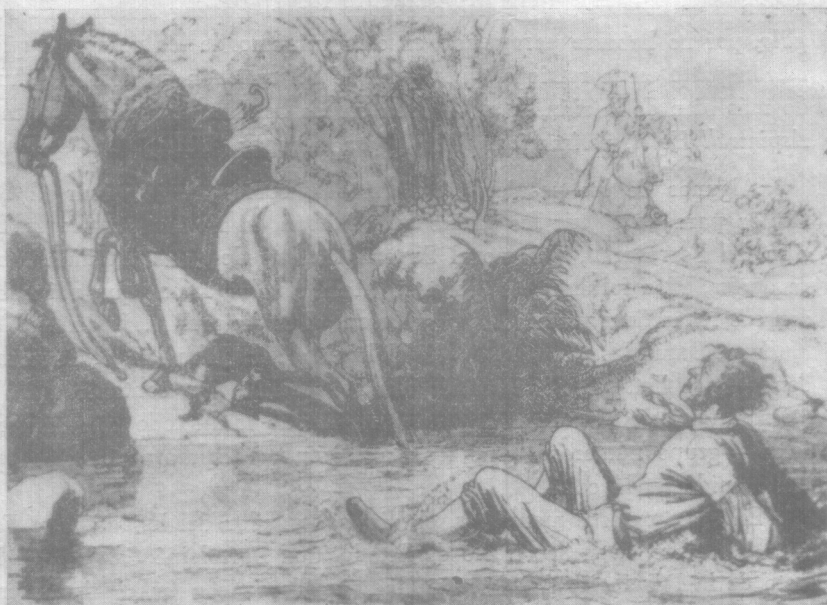
Y así sufrían los accidentes del camino los buscadores de oro, rumbo hacia la anhelada California.



Con resignación, con un estoicismo único, pasaban a través del Istmo de Panamá, a pie o en mulas, los hombres que iban tras las huellas de Sutter.



Estación del Ferrocarril de Panamá, en 1855, escenario de los trágicos sucesos del 15 de Abril.



Uno de los muchos accidentes, en la travesía de la Venta de Cruces a Panamá.

por don Gabriel de Obarrio, el Vice-gobernador del Estado, don Francisco de Fábrega, quien también había oído los disparos, junto con su Secretario de Estado, don Bartolomé Calvo, y entre todos dispusieron, al saber de lo que se trataba, por el comisionado del señor McLane, que los *doce* gendarmes que allí habían, y los que hacían guardia de presidio, concurrieran inmediatamente al lugar del desorden, dejando en el Cuartel solamente al centinela. Tras de la policía, después de contestar al señor McLane que la fuerza pública se había enviado al lugar de la trifulca, salieron, con dirección a *La Ciénega*, el Vice-gobernador de Fábrega, y su Secretario Calvo, por la vía del *Póstigo*, y el Prefecto Gamboa, por la vía de *Puerta de Tierra*.

Entre tanto, los pasajeros habían ocupado los hoteles *Pacific House*, conocido más generalmente como *McFarland Hotel*, y *Ocean House*, y que en esos edificios en donde se parapetaron para repeler el ataque que ellos aguardaban por parte de los nativos, quienes, por el contrario, se limitaron, por el momento, a lanzar voces de protesta, a las que los extranjeros, considerándolas, quizá, como provocación, o creyéndolas, probablemente, anuncio de ataque armado, respondieron con algunos disparos a los que correspondieron los nativos de idéntica manera, dando lugar a un encuentro entre ambos bandos, el que, aunque de poca duración, causó algunas bajas de parte y parte, y dejó abaleadas las casas en las que funcionaban tales hoteles, e ilesas las ocupadas con el *Easting Room* y *El Triángulo*, por no haberse parapetado en ellas ninguno de los pasajeros que tomaron parte en la refriega, pues, los que no entraron en combate, huyendo más bien de la riña, se refugiaron en los hoteles de la ciudad llamados *Aspinwall Hotel*, y *American Hotel*, y en el vapor "*Taboga*".

Algunos de los pasajeros, desarmados, corrieron a buscar al señor Center para conseguir las armas que estaban en el depósito de la Estación del Ferrocarril, y como el Superintendente de esa Compañía rehusara darlas, ellos forzaron las puertas, y tomaron las armas que allí habían, con sus respectivas municiones, y pólvora. Los señores A. J. Center, Allan McLane, David M. Corwine, S. K. Holman y Mr. Johnston, el Superintendente de la Estación, hicieron cuanto fue posible por contener a los pasajeros, y evitar el consiguiente desastre, siendo inútil todo esfuerzo, pues, éstos —grupo numeroso— no los atendieron, y dispararon sobre el pueblo reunido en la calle.

En esos precisos momentos, el Vice-gobernador del Estado, don Francisco de Fábrega, su Secretario de Estado, don Bartolomé Calvo, y el Prefecto de la Provincia, don Ramón Gamboa, llegaron a toda prisa al lugar de los sucesos, en donde había gran excitación, y una confusión tremenda, producida por los tiros, piedras y botellas que se lanzaban unos contra

otros —lo que hacía imposible entenderse con nadie— con el propósito de restablecer el orden público. Allí llegó, también, el Cónsul de los Estados Unidos de América, Coronel Thomas W. Ward, quien sabedor de la parte que tomaban connacionales suyos en la trifulca, se dirigió al lugar del escándalo con el fin de apaciguar a los suyos, y evitar desgracias que pudieran sobrevenir. Allí encontraron a los señores Center, McLane y Nelson, y todos, con un interés encomiable y plausible, se afanaban en calmar los ánimos enardecidos ya de sus respectivos compatriotas, y aun cuando lograron evitar, por el momento, un choque serio, y de graves consecuencias, no pudieron conseguir, como se ve por lo que resultó más tarde, que se apaciguaran, verdaderamente, los ánimos tan exaltados. Don Bartolomé Calvo, Secretario de Estado, quien concurrió también al lugar del motín, se ocupó, con mucho interés, ayudado por don José María Maytín, y otros, en tratar de alejar de allí a la multitud exaltada, pero todo fué inútil, pues, en ese momento de tanta confusión no les fué posible hacerse entender, ni atender.

Había aún muchísima excitación de una y otra parte, y comentarios variados acerca de lo que ocurría, cuando el señor Johnston, Superintendente de la Estación, seguramente para alejarlos del teatro de los acontecimientos, y evitar así nuevos choques, y mayores desgracias, invitó a los pasajeros en combate, que no pasaban de trescientos, junto con Jack Oliver, causante del desorden, y cuya presencia en el *Ocean House* mantenía, y aumentaba, la cólera de los panameños, a trasladarse a la casa de la Estación del ferrocarril, que era un largo edificio de madera, y ellos aceptaron, instalándose, provistos, desde luego, de sus revólveres, fusiles, y hasta de pólvora, en la misma Estación, y en el *Depot*, a donde el señor Center llevó, también, todas las mujeres, y niños, de esos pasajeros que estaban en los hoteles, que él recogió, y condujo hasta allí, personalmente.

El Superintendente Johnston, a la vez, dió un caballo a un joven Anzoátegui para que fuera, a toda prisa, a ver al Vice-gobernador de Fábrega, y le pidiera auxilio para acabar con el desorden a lo que contestó el jefe del Estado que, precisamente, se ocupaba de eso; y, en verdad, el señor de Fábrega hacía esfuerzos, ayudado por nacionales y extranjeros, por calmar las gentes de uno y otro lado ya que, con una fuerza de doce hombres, no podía imponerse, y acabar con esa furiosa tempestad, dado lo numeroso y embravecido de los partidos contrarios.

Los naturales quedaron en mitad de la calle, agrupados, vociferando, protestando y dando gritos contra tales pasajeros, pero dispuestos, en vista de las órdenes de la autoridad, a dispersarse, por lo que tanto el Vice-gobernador de Fábrega, y el Prefecto Gamboa, como el Cónsul Ward, se

retiraron en la inteligencia de que todo había terminado, dejando instrucciones a la policía de promediar, y conservar el orden.

Armados como estaban los pasajeros, e indignados por lo ocurrido, ansiosos, además, de venganza por las bajas que tuvieron, trataron de disparar, desde la Estación, contra el pueblo, pero el Superintendente Center les ordenó que se abstuvieran de hacerlo asegurándoles que todo había terminado ya; y por más que hizo para aquietarlos, todo fue inútil, pues, olvidando la promesa hecha a su Cónsul, y al Superintendente de la Compañía, de dar por terminada la cuestión, y desatendiendo a los señores Center, Nelson, McLane, Corwine y Knight, y de otras personas que se deshacían suplicándoles que se abstuvieran de disparar, siempre ellos hicieron varios disparos —por, entre las ventanillas de las puertas de la Estación— sobre la multitud apiñada en la calle, causándole algunas bajas; y el pueblo, dando prueba de su valor innegable, hizo frente al ataque, pero, dadas las armas que portaba, tuvo que huir, pues es preciso saber que los pasajeros dominaron siempre al pueblo, en cada uno de los choques que tuvieron lugar, lo que demuestra que ellos estaban bien armados, y que eran aguerridos o adiestrados en el uso de las armas, lo que contradice las afirmaciones que llegaron a hacer tanto el señor G. M. Totten, ingeniero en jefe, en su nota protesta dirigida al Secretario de Estado, como el Comandante T. Bailey, de la Corbeta de guerra “*St. Mary*”, de que todos los pasajeros del vapor “*Illinois*” eran hombres sencillos, y que estaban todos inermes ese día, echando así graves responsabilidades sobre Panamá, y hasta deprimiendo a nuestro pueblo, siempre valiente y honrado, en su moral y su valor.

Con motivo de esa agresión premeditada, y a mansalva, y de la huida que tuvieron que efectuar los panameños derrotados, cundió propiamente una alarma increíble por toda la ciudad, la que al llegar al barrio de *Santa Ana*, alguien, creyendo que algún sector de la ciudad era presa de las llamas, gritó, a todo pulmón, *Fuego!* por lo que se tocó la campana de la Iglesia de esa parroquia, en forma conocida, y acostumbrada, para anunciar los incendios, y de ahí que las gentes, de toda la ciudad, y de todas las clases sociales, corrieran desesperadamente a saber lo que ocurría; y al enterarse de la refriega, muchos que estaban armados, y otros que regresaron, a sus casas a proveerse de armas, corrieron hacia *La Ciénaga*, y luego, todos, residentes de *El Arrabal* y *Playa Prieta*, se unieron a los compatriotas combatientes para resistir al enemigo enconado, y superior en número, armas y en resistencia física.

Así las cosas, los señores McLane y Nelson salieron, precipitadamente, hacia la ciudad, en busca del Vice-gobernador de Fábrega a quien no encontraron en su residencia particular sino en la calle de *San Juan de Dios*.

y avisado de lo que acontecía, e inquieto ya por el aspecto grave que iba tomando la cuestión, regresó al lugar del motín, acompañado de sus informantes, de su Secretario de Estado, señor Calvo, y del doctor Brid; y al pasar por el barrio de Santa Ana, un grupo numeroso de panameños, bien armados, lo vivaron, y le ofrecieron su compañía y su apoyo, pero el señor de Fábrega les dijo que su misión era pacificadora, que dejaran las armas, y que si era preciso se mandarían a buscar; y así fueron con él.

Rodeado así continuó el Vice-gobernador de Fábrega su marcha hacia el teatro de los acontecimientos en la esperanza de que pudiera terminar la refriega sin más hechos que lamentar, pero resultando inútiles todos sus esfuerzos, dándose cuenta de cómo crecía --cada minuto más y más-- el peligro de una verdadera catástrofe. Atareado, sin embargo, en tratar aun de pacificar al pueblo fue invitado por el señor Theodoro de Sablá a que fuera con él a la calle principal donde el Cónsul Ward, de quien era Secretario, lo aguardaba para acordar, ambos, la manera de poner fin, inmediatamente, al escándalo.

Al dirigirse el jefe del Estado en busca del Agente norteamericano, acompañado por el señor Pedro de Obarrio y Pérez, y por el señor José María Rodríguez, quienes prestaron valiosos servicios a la labor oficial en esas horas aciagas, se hizo, desde la Estación del ferrocarril, por los pasajeros, quienes no olvidaban su encono, y sus deseos de hacer daño a los nativos, sobre la multitud, una descarga cerrada de la cual una bala rozó el ala del sombrero del Vice-gobernador de Fábrega; otra, atravesó el muslo derecho del señor de Obarrio y Pérez, y otra, atravesó la pantorrilla izquierda del señor Sablá, y hasta el caballo que montaba el Cónsul Ward recibió siete heridas de fusil, escapando milagrosamente éste, y los señores Center, Corwine y Knight, pues, varias personas que estaban muy cerca de ellas, quedaron, unas, muertas, y otras, heridas. Esa descarga se hizo apesar de haber los panameños suspendido las hostilidades, y apesar de que el señor Anzoátegui, a última hora, suplicó a los pasajeros reunidos en la Estación que se abstuvieran de hacer disparos, anunciándoles los afanes del Vice-gobernador por restablecer el orden, y la presencia de la policía; y asegurándoles que todo podía considerarse terminado.

En esos momentos, precisamente, con motivo de alarma semejante, falleció, repentinamente, doña Margarita Arosemena de Brin, dama muy conocida de la localidad, casada en primeras nupcias con don Pedro Brin. Ocurrió que, ya un tanto avanzada la tarde, doña Margarita, quien habitaba, junto con su esposo, en los altos de la casa perteneciente hoy al doctor Oscar Terán, distinguida actualmente con el número 51, situada en la Avenida Central, ordenó a su sirvienta que bajara, con el fin de dis-

traerla, y pasearla, a su hija Lucinda, de pocos meses de nacida; y al bajar la escalera, y darse cuenta del escándalo que había, y a los gritos desaforados de "*se están matando*", la criada se asustó, y dejó caer la niña, lo que produjo una conmoción tal en doña Margarita que ésta cayó muerta instantáneamente, víctima de impresión que le fué fatal, debido, quizá, a alguna vieja afección cardíaca. La niña, que creció, y quien vive aún, es la señorita Lucinda Brin, hermana de don Juan Brin, Prócer de la Independencia de 1903, y caballero distinguido que ocupó el cargo de Jefe de la Oficina Internacional de Trasmuros, radicada en esta capital.

Esa actitud censurable de los pasajeros, y el peligro que corrió el propio Vice-gobernador, así como las heridas de las personas mencionadas, hizo montar en cólera al pueblo, y enardecer su coraje, pero se contuvo a las súplicas de la autoridad, y en presencia de la policía; y fué entonces cuando el Vice-gobernador de Fábrega, vista la gravedad que entrañaba la desobediencia de los pasajeros al representante de su país, y temerosos de los daños que hubieran podido causarse a la ciudadanía, y a la ciudad, y convencido de la necesidad de un recurso enérgico que pusiera fin a la trifulca, ordenó al Coronel Manuel María Garrido, quien comandaba la fuerza de policía, agregando a los gendarmes cien hombres del pueblo, serios y valientes, armándolos convenientemente, que ocupara a viva fuerza la casa de la Estación del ferrocarril en donde estaban los pasajeros, orden que se criticó más tarde —calificándosele de imprudente e irreflexiva— pero que, realmente, era la única medida, que en ese momento, un jefe de Estado pudo tomar para destruir un movimiento armado, de esa naturaleza, que amenazaba ya envolver la ciudad entera.

El jefe de la fuerza de policía, Coronel Garrido, apesar de la deficiencia del Cuerpo que comandaba —como que se componía de *veinte plazas*— cumplió, fiel y lealmente, la orden que se le había impartido, tomando la Estación, y el Depot, a la cabeza de los gendarmes, y de los Ayudantes Ascensión Méndez, Antonio Ramírez, Nicolás Pérez y Cerbeleon Núñez, después de recio batallar, pues, los refugiados allí hicieron resistencia, que, al fin, fue vencida por la policía, ayudada por el pueblo, enfurecido, rugiendo de cólera, el que rompió las puertas entrando al edificio en cuyo interior se siguió una lucha, cuerpo a cuerpo, resultando quince muertos, diez y seis heridos, por parte de los pasajeros; tres muertos, y doce heridos, por parte de los pasajeros; y tres muertos, y doce heridos, por parte de los nativos.

En esa refriega, tan sensible, que tanto lamentaron los hombres honrados de este país, aun los más humildes, y hasta el pueblo mismo, y que tuvo repercusión tan desfavorable, para nosotros, en el mundo entero, se

perdieron vidas apreciables, pues, allí encontraron la muerte, peleando en las puertas de la Estación, contra la policía, y el pueblo agregado a los gendarmes, M. Octave Dubois, francés, viejo residente en la ciudad de Panamá; Mr. Nathan Peeble, descendiente del Oficial del mismo nombre, bien conocido en la historia naval de los Estados Unidos de América; Mr. Alexander Sweet, Mr. Patrick J. O'Neil, Mr. W. A. Fenner, Mr. Roberts Marks, antiguo *watchman* de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, y Tom, el fogonero del vapor "*Taboga*", hombre bueno y querido en los círculos en que vivía.

Y de los nativos, que hicieron frente a los pasajeros, perecieron los señores Lucas Prados, Apolinar Navarro y José Nazario Villamil; y recibieron heridas de cuidado Pedro de Obarrio y Pérez, Juan Francisco Hernández, Mercedes Urriola, Hermenegildo Navarro, Manuel Marcelino Solanilla, Temístocles Polo, Juan Bautista Lazo, Manuel José Jiménez, Juan Antonio Arboleda, Manuel José Chávez, Juan Francisco Castillo y Ponciano Navarro.

En poder de la fuerza de policía la Estación del ferrocarril, el Coronel Garrido, jefe de ella, se dedicó inmediatamente, con inteligencia y energía, a garantizar las vidas de los pasajeros, y sus familias, y al efecto inició, ayudado por el señor Manuel María Díaz, con grandes precauciones, el traslado de los hombres, ya desarmados, de las mujeres y niños, de los cuales no pereció ninguno, al vaporcito "*Taboga*" que aun estaba al costado del muelle de la Compañía, los que pudieron ser asesinados por la turba ciega de furor, evitándose así, por el celo de la policía, y de otras personas, nacionales y extranjeras, la muerte quizá de más de doscientas personas, y la destrucción de muchas propiedades.

Después del ataque a la Estación, algunos pasajeros, que lograron huir, se escondieron entre la maleza; y como varios nativos fueron vistos al pasar, en la misma dirección, a lo largo de la playa, el señor McLane, con el Prefecto Gamboa, Nelson, Corwine, Holman, tres policías, y algunas personas más, se fueron a buscarlos, y encontraron como cuarenta pasajeros escondidos entre las yerbas a quienes hicieron pasar la noche abordo del pontón llamado "*Lady Gough*", que también estaba al costado del muelle.

Alejado el Coronel Garrido, ocupado en la noble labor que realizaba, en el vértigo de aquellos momentos trágicos, los elementos maleantes, que desgraciadamente abundaban, aprovechándose admirablemente la ocasión, y desmandados los apetitos, y sueltos los malos instintos, se cometieron los mayores excesos, iniciándose escenas de pillaje —asquerosas y repugnantes— al comenzar a saquear, y robar, la Estación del ferrocarril en donde la mercancía fue sustraída en su mayor parte, y el resto destrozada.

tomándose hasta de los bolsillos de los muertos lo que allí había de valores, y otros objetos, escenas realizadas no por hombres del pueblo panameño quienes abandonaron la Estación una vez terminada la acción de armas, y cumplida la orden del Vice-gobernador, sino por hombres despedidos por la misma Compañía poco antes, quienes, acosados por el hambre y la miseria, se lanzaban a esos extremos, así como por filibusteros enganchados por la empresa de conquistar a Nicaragua establecida por el aventurero William Walker.

Esos bandidos, radicados en la ciudad de Panamá, entremezclados con el pueblo panameño, en vez de hacer causa común con éste, aguardaban una oportunidad para cometer los más atroces atentados a que estaban habituados, por lo que fué injusto que, más tarde, debido solo a erradas informaciones, se hubiera calificado de criminal el comportamiento de las autoridades y del pueblo, por la orden del Vice-gobernador de Fábrega de que se ocupara, a viva fuerza, la Estación del ferrocarril, cuando no había otro remedio para acabar, como se acabó, con el motín, el que, dígame lo que se quiera, tuvo origen en los pasajeros, quienes lo sostuvieron hasta la intervención de la policía cuyo jefe no merece, tampoco, el calificativo de amotinado, como lo demuestra su labor posterior, presenciada por el Superintendente Center, de velar por la seguridad de todos.

A su regreso del vapor "*Taboga*", el Coronel Garrido se dedicó a perseguir a los ladrones de la Estación, quienes, al saber de su regreso, cortaron los hilos del telégrafo, y huyeron hacia *La Ciénaga*, en donde, a la vez, saquearon los establecimientos de *Pacific House*, *Ocean House*, *Mc Allister Store*, y otras casas comerciales, desarrollándose, entonces, escenas horripilantes, de asesinatos, incendios y atropellos, causando daños, y males atroces, obra — como lo hemos dicho ya — de las gentes maleantes de que habló el Conde Nollent en su informe oficial; por esas gentes rezagadas en el Istmo una vez terminadas las obras del ferrocarril, unidas a otras personas de la misma clase — los filibusteros de Walker — venidas con destino a Nicaragua, ese día en el vapor "*Cortés*", como lo demuestra el hecho elocuentísimo de que entre los muertos hubiera uno de apellido Stokes, pasajero del citado vapor; y quizá por buena parte de los mismos pasajeros del vapor "*Illinois*", pues, "la emigración de California" — como dijo el doctor Lino de Pombo — "es, en su mayor parte, la escoria del mundo".

En esos instantes de la mayor tribulación, y responsabilidad, el Vice-gobernador de Fábrega fué informado por los señores McLane y Nelson de que un grupo de hombres nativos se había dirigido a la playa con el fin de atacar a los pasajeros que estaban en el vapor "*Taboga*", y al momento el jefe del Estado corrió apresuradamente al lugar indicado en don-

de el doctor Manuel María Olozagarre le confirmó la noticia. Y, en efecto, allí encontró un grupo de hombres, armados de rifles, y dos cañoncitos, al mando del señor José Dolores Urriola; y al ordenarles el retiro de ese lugar, y abandonar tales propósitos, ellos manifestaron que sabían de las intenciones de esos pasajeros de atacar, de nuevo, al pueblo, por lo que se comisionó al Coronel Garrido, allí presente, para ir abordo, y este jefe lo hizo así, recogiendo las armas que había en el citado vapor y asegurando a tales pasajeros que nada había que temer, e inspirándoles la mayor confianza.

Poco antes había el señor McLane invitado abordo del vapor "*Taboga*" a dos damas nativas, señora de Feraud, y señora de Anzoátegui, que habían ido desde la ciudad a presenciar el embarque de los pasajeros, por lo que el señor McLane, quien había dado orden al ingeniero Color de levantar vapor, como medida de previsión, creyó firmemente que la presencia de esas dos damas panameñas abordo evitó el ataque preparado por Urriola, pero como se ha constatado éste estaba en la playa listo, a la defensiva, en la creencia de que los refugiados en el "*Taboga*" intentaban nuevo ataque contra el pueblo.

Al regresar al centro del barrio de *La Ciénaga* lo encontraron tranquilo, y a la vista, los grandes daños causados a las propiedades, y los hombres que yacían muertos, tantos de ellos, en mitad de la calle!

Ya bien entrada la noche, y terminada completamente la trifulca, el Prefecto de la Provincia, don Ramón Gamboa, se dedicó a recoger algunos heridos, a los que, con la ayuda del señor Manuel Romero, y con la cooperación de los señores McLane, Nelson y Corwine, llevó a una de las casas de la Compañía, y a otros —cerca de cuarenta— los llevó, personalmente, también, a la casa del Estado llamada *Washington House*, suplicando, a la vez, a los médicos extranjeros, señores J. Hermann y H. Schuber, que los atendieran, y así lo hicieron ellos con muy buena voluntad. Y a su regreso a la Estación consiguió el señor Gamboa que los doctores Emilio Le Bretón, y José Katrochuiff, de esta ciudad de Panamá, y el doctor Reiley, del vapor "*John L. Stephen*" atendieran a los heridos que estaban allí, lo que también ellos hicieron de muy buen grado, cooperando, en esa labor humanitaria, los doctores Baker, Ottis, del vapor "*Illinois*", y Warrington, del vapor "*Philadelphia*", quienes vinieron a las doce del día siguiente de Aspinwall o Colón, con ese fin noble y plausible.

Esa misma noche, el Prefecto Gamboa ordenó al Alcalde de la ciudad de Panamá, don Felipe Martelo, sin pérdida de tiempo, una investigación a fin de averiguar quienes fueron los verdaderos autores de esos robos, asesinatos y daños a la propiedad; y ese activo funcionario de policía, junto con su Secretario don Valentín Bravo, inició al momento la

labor encomendada en la esperanza de que, recientes como estaban los hechos, se descubriera con facilidad a los autores de tan asquerosos delitos, o que se adquirieran datos que pudieran servir para averiguaciones futuras.

* * *

Terminado el motín que tuvo lugar en la tarde, y noche, del día 15 de abril del año 1856, y restablecido el orden público, hasta donde fué posible, el señor Juez Departamental del Crimen, don Buenaventura Co-reoso, inició, junto con su Secretario, don Juan Mendoza, las diligencias sumarias correspondientes con el propósito de establecer la existencia de los delitos que se hubieran cometido, y descubrir a sus autores; y después de averiguación larga, la que resultó ineficaz debido, sin duda, no a deficiencia del funcionario de instrucción, pero sí, quizá, a dificultades de ambiente en esa época, tales diligencias concluyeron con auto de sobreseimiento provisional por no haberse descubierto, claramente, los autores de asesinato, y robo, que sí se cometieron después de tomada, por la fuerza de policía, y por el pueblo, la casa de la Estación, lo que dió lugar a que del Ministerio de Estado, en Bogotá, en nota dirigida al Vice-gobernador de Fábrega, se pidiera la continuación de las investigaciones por la necesidad que había, para el buen nombre de la Nueva Granada, y especialmente para el de Panamá, descubrir a los culpables de los delitos mencionados, y aunque el sumario sufrió importantes ampliaciones, nada se logró descubrir en relación con los autores de esas infracciones vergonzosas y repugnantes.

El Cónsul de los Estados Unidos de América, en Panamá, Coronel Thomas W. Ward, por su parte, al siguiente día de la refriega, empezó a recibir, privadamente, en las oficinas del Consulado, declaraciones a cuarenta compatriotas suyos, pasajeros, unos, y empleados de los hoteles, y del ferrocarril, otros, en las cuales aparece, bien marcada, la tendencia a establecer que el motín fue un ataque del pueblo panameño contra los norteamericanos blancos por razón de antagonismo de raza, y que ese ataque —al cual, dicen los declarantes se unieron las autoridades de Panamá, y la fuerza de policía— fué premeditado, y preparado de antemano; y una vez recibidas, escribió al Vice-gobernador de Fábrega, con fecha veintinueve del mismo abril, informándole de la existencia de tales declaraciones, y anunciándole que las había recibido como Notario autorizado de sus compatriotas, y que las ponía a su disposición, archivadas como estaban en el consulado, para que la persona que tuviera a bien designar pudiera leerlas, o sacar copia de ellas.

Avanzando en el desarrollo de sus investigaciones, el Cónsul Ward ordenó la práctica de una inspección ocular en la casa de la Estación del

Ferrocarril, y designó, como peritos, a los señores Teniente Jas. Madison Frailey, de la marina americana; y Teniente James E. Jouett, de la marina americana, quienes dictaminaron que el ataque había sido de la calle contra el edificio de la Estación, y que ninguna huella había que permitiera sospechar siquiera que el ataque fuera del interior de la Estación contra el pueblo amotinado en la vía pública. Y claro es que no podía haberla por la sencilla razón de que, según declaración de empleados de la misma Estación, los pasajeros, a puerta cerrada, disparaban metiendo el cañón de sus fusiles por entre las numerosas ventanillas de ese edificio.

Muchos hechos, y circunstancias, existen que descartan, absolutamente, la idea de *premeditación* por parte de los hijos del Istmo en relación con el motín de que tratamos, pero por sobre todo está el verdadero origen de la refriega que, como ya lo hemos dicho, fue la querella, casual, entre Jack Oliver, y José Manuel Luna (a) *El Pipón Luna*, a causa de la cual el primero disparó un tiro de su pistola contra el peruano Miguel Habrahan, por lo que acudieron gran número de naturales en defensa de éste, y del compatriota Luna, así como muchos pasajeros a defender, a su vez, a su compañero de pasaje, trabándose, así, una riña que tuvo consecuencias tan lamentables.

A ese respecto llegó a decirse, por los declarantes en el consulado, que el primer disparo no lo hizo Oliver sino un nativo con la pistola de éste que se le cayó, y como señal convenida, la que fue —según dijeron— correspondida con un toque de campana en una Iglesia a fin de avisar al pueblo que había llegado la hora del ataque, pero esto no fue declarado con el propósito de mentir, y de echar responsabilidades sobre Panamá, sino por ignorancia de detalles, pues, evidentemente, se dió el toque de campana en la Iglesia de Santa Ana, pero no como para corresponder a señal alguna, sino porque —como ya se ha dicho— al llegar la alarma a ese barrio alguien que no sabía de qué se trataba gritó *Fuego!*, y como era costumbre hacerlo así para anunciar, precisamente, los incendios, se dió el toque.

Es evidente, a la vez, que cuando Jack Oliver trató de disparar contra José Manuel Luna, un compañero de éste —Miguel Habrahan— lo impidió agarrando la cacha de la pistola; y que más luego cuando abrazado Habrahan con Oliver, con motivo de un disparo a bocajarro que éste hizo contra aquel, el peruano se apoderó de la pistola, y salió en fuga hacia *La Ciénaga*, no hizo disparo alguno, y al declararse ante el Cónsul Ward que sí hizo, fue, sin duda, a base del rumor, aunque falso, que corrió de que Jack Oliver se le cayó el revólver, y que recogido por un nativo éste lo disparó, pero ello no fué cierto, pues, como lo hemos dicho, el disparo lo hizo Oliver, contra Habrahan, y más luego, al correr éste buscando so-

corro, y más atrás Luna, en la misma dirección, ambos fueron perseguidos por Oliver, y sus amigos, hasta el centro del barrio *La Ciénaga*.

Establecido, así, claramente, el origen del escándalo, y descartada, desde luego, toda idea de *premeditación*, por parte de los panameños, consideramos también absurdo pensar en que un antagonismo de raza fuera la causa de la trifulca por la sencilla razón de que los encuentros siempre tuvieron lugar entre los naturales, y los pasajeros atacantes; y porque muchos fueron los norteamericanos, blancos, residentes en el país, y de tránsito, que no tomaron parte en la riña, y que, por consiguiente, no llegaron a ser molestados en forma alguna.

Por otra parte, las autoridades de Panamá jamás se unieron a los amotinados contra los pasajeros del "*Illinois*", ni tampoco la fuerza de policía, como llegó a afirmarse antojadizamente, sino que como autoridades, al fin, tuvieron que concurrir al lugar de los sucesos a cumplir con el deber de guardar el orden público, y de velar por la seguridad de los asociados. Y fue en cumplimiento de estas obligaciones que, observando que el Cónsul Ward no podía calmar a sus connacionales, y que éstos, refugiados en la Estación, iniciaron, propiamente, un combate cuyos primeros tiros rozaron el ala del sombrero del propio Vice-gobernador, e hirieron al señor Sablá, Secretario del Cónsul Ward, y al señor de Obarrio y Pérez; y hasta al caballo del mismo Cónsul Ward, se ordenó al Cuerpo de Policía ocupar a viva fuerza la Estación y como solo los gendarmes —*apenas veinticinco*— no podían cumplir esa orden, se les agregó un cierto número de ciudadanos.

Tal disposición ninguna censura puede merecer, pues, cuando, tres días después, se pidió al gobierno protección para los pasajeros que venían en el vapor "*Golden Age*", y "*Uncle Sam*", se mandó a la Estación, oportunamente, un piquete compuesto de los únicos policías que habían —*más cuarenta* ciudadanos—, bien armados, lo que no mereció objeción por parte de la Compañía del Ferrocarril. Y no es cierto que por esa actitud valiente, y acertada, del Vice-gobernador pueda decirse que también la policía hizo causa común con los amotinados, como se dijo, no de mala fe, ni con el fin o propósito de crear base para reclamaciones posteriores, sino porque así lo creyeron sinceramente, los declarantes, por el hecho de que, en verdad, la policía, junto con gentes particulares, atacó a los pasajeros de la Estación quienes resistieron hasta ser vencidos, y ocupado el edificio.

La razón que el Cónsul Ward dió al Vice-gobernador de Fábrega de haber recibido, privadamente, las declaraciones, fué la ignorancia de los declarantes del idioma español, y la imposibilidad, por eso, de declarar ante las autoridades judiciales panameñas; y como en la ciudad había in-

intérprete público, muy hábil, que lo era el señor Fernando Miguel Echegoyen, llegó a decirse que la verdadera razón era el propósito del Cónsul Ward de reunir pruebas falsas, en secreto, en contra de la Nueva Granada, y a espaldas de los funcionarios panameños, pero nosotros no lo creemos así, y entendemos —como una simple excusa— lo de la ignorancia del idioma para recibir en privado las declaraciones en el Consulado, lo que se hizo por la confianza que, sinceramente, le inspiraban los testigos presenciales connacionales suyos, y la seguridad que tenía el Cónsul Ward de que lo que ellos narraran, en su presencia, sería exactamente lo sucedido, pues, no es fácil que el representante de un país —civilizado, fuerte y rico— falsee la verdad intencionalmente para que su gobierno pueda cobrar una grande indemnización, y menos contra una nación pobre y débil.

Quizá contribuyó, también, a esa actitud del Cónsul Ward el desprestigio en que estaba —y aún en Panamá— la prueba testifical, lo que no ocurre en otros centros civilizados en los que los ciudadanos, no porque sean más virtuosos que los panameños, sino por temor a las fuertes sanciones, son incapaces, ni de jurar en falso, ni de declarar mentiras, como ocurre aquí frecuentemente; y debemos tomar ~~en~~ detalle como lección que nos mueva a tomar medidas que aseguren la veracidad del testimonio, y rodearlo del mayor prestigio.

A base de las cuarenta declaraciones que recibió, el señor Cónsul de los Estados Unidos de América, Coronel Thomas W. Ward —y del informe de los peritos— redactó el informe que rindió a su Gobierno sobre el motín del día 15 de abril del año de 1856, en el cual, según opinión de distinguido historiador contemporáneo, ese agente consular, debido al error indicado de los declarantes, suministró datos “exagerados en lo que tenían de cierto los hechos; y en otros particulares, enteramente falsos”.

Tan pronto tuvo noticia Mr. Franklin Pierce, Presidente de los Estados Unidos de América, del motín, y de los estragos que causó, sufrió una impresión desagradable; y no satisfecho con el informe del Cónsul Ward, y deseando conocer un relato hecho de manera clara e imparcial, pensó en una persona de su absoluta confianza, la que, investida de la mayor autoridad, viniera a esta ciudad de Panamá con el fin ya dicho. Para esa comisión delicadísima designó a Mr. Amos B. Corwine, quien, como Comisionado Especial del Gobierno de los Estados Unidos de América, llegó a Panamá el día 14 de junio de 1856; y ~~con~~ cuando notificó al Vicegobernador de Fábrega su nombramiento, y le pidió su cooperación, el jefe del Estado panameño se abstuvo de reconocerlo con tal carácter mientras no recibiera órdenes expresas del Poder Ejecutivo Nacional.

El Comisionado Corwine procedió, primeramente, a revisar la documentación existente, y hasta a verificar algunos de los testimonios reci-

dos por el Cónsul Ward, practicando, además, todas las diligencias que consideró indispensables para establecer claramente lo ocurrido en relación con acontecimiento tan grave y lamentable.

El Gobierno de los Estados Unidos de América, poco después, ordenó a Mr. James B. Bowling, Ministro Americano en Bogotá, venir a la ciudad de Panamá con el propósito de conferenciar con Mr. Corwine, y enterarse —y documentarse— de los hechos ocurridos; y como Mr. Bowling, en esos días, sufriera alguna indisposición física, se ordenó a Mr. Corwine que, si el Ministro Bowling no llegara en el vapor que se aguardaba próximamente, siguiera él, sin perder momento, a la capital de la Nueva Granada, lo que no fue necesario, pues, el diplomático americano llegó oportunamente, el día 28 de julio del mismo año de 1856, cuando ya Mr. Corwine tenía casi terminada su investigación.

En Bogotá la noticia del motín, y sus estragos, que conocieron por el informe del Vice-gobernador, don Francisco de Fábrega, contenido en nota número 99 de 22 de abril de 1856, produjo gran alarma en el Gobierno por los muy justos temores de un conflicto serio con los Estados Unidos. Y quizá con el propósito de evitarlo, y por la falta de solidaridad que faltó siempre entre panameños y colombianos, la prensa, y algunos hombres públicos distinguidos, le negaron crédito al informe oficial llegando hasta a decir que había sido hecho a base de declaraciones de negros que habían participado en las escenas de pillaje.

Sin embargo, le Gobierno Nacional, interesado, como era natural, en averiguar la verdad de lo ocurrido, fracasada la acción judicial, ordenó al Vice-gobernador de Fábrega que solicitara de los Cónsules todos un informe de lo ocurrido según lo que cada uno de ellos supiera acerca del motín, estimando ese recurso, indudablemente, como el más eficaz, de momento, para conocer la verdad, y apreciar así las noticias del jefe del gobierno panameño, pero ocurrió que, entre tanto, en un diario de Bogotá se publicó una carta, de cuya autenticidad nada hemos podido saber, dirigida por el Vice-gobernador de Fábrega al Ministro del Brasil en Washington, suplicándole que tratara de quitar de la imaginación de los miembros del Gabinete americano la idea de su responsabilidad en relación con el motín del 15 de abril de 1856, y esto produjo tal revuelo en la opinión que el Gobierno convocó a sesiones extraordinarias al Congreso que acaba de clausurar sesiones, también extraordinarias, y pidió autorización para suspender al Vice-gobernador de Fábrega, y llevarlo a Bogotá para ser juzgado ante la Corte Suprema de Justicia; para abrir una investigación oficial de los hechos por medio de una Comisión Especial; y nombrar uno, o más, jueces extraordinarios que iniciaran diligencias su-

marías para descubrir a los autores, pero nada llegó a hacerse en vista de que el Gobierno de los Estados Unidos de América hacía investigación imparcial y cuidadosa.

En relación con la carta lo que ocurrió, en verdad, fué que habiéndosele ordenado solicitar informe a los Cónsules acreditados en esta ciudad, el Vice-gobernador, don Francisco de Fábrega, pidió el informe también al señor Cavalcanti de Albuquerque, quien de paso para Washington, como Ministro del Brazil, se encontró en la ciudad de Panamá el día de los acontecimientos, y aquel diplomático brasileiro se apresuró a complacerlo.

Terminada completamente la investigación de Mr. Amos B. Corwine, éste—después de una regia despedida con un suntuoso banquete servido en la hacienda llamada *La Locería*— se embarcó el día 4 de agosto de 1856, en el vapor *Ariel*, junto con el Ministro Bowling, el primero, rumbo a New York para de allí seguir a Washington; y el segundo, rumbo a Cartagena, para de ese puerto seguir a Bogotá.

* * *

Enterado el Presidente de los Estados Unidos de América, Mr. Franklin Pierce, del minucioso y extenso informe de Mr. Amos B. Corwine, su Comisionado Especial, dirigió al Congreso de su país, con fecha 2 de diciembre de 1856, un mensaje atribuyendo toda la responsabilidad de lo ocurrido en Panamá, el día 15 de abril de 1856, al Gobierno de Nueva Granada.

Bien pronto, desde luego, el Gobierno de los Estados Unidos de América inició reclamaciones diplomáticas en favor de sus connacionales; y así, el 4 de febrero de 1857, los plenipotenciarios norteamericanos, Mr. Isaac F. Moore, y Mr. James B. Bowling, —atendiendo solo al informe de Mr. Amos B. Corwine— presentaron a la Cancillería neo-granadina varias proposiciones consistentes en erigir puertos francos, en dos Municipalidades independientes, y neutrales, para gobernarse a sí mismas, con un territorio de diez millas de ancho de cada lado de la línea del ferrocarril, limitado, por el Norte, y por el Sur, por líneas que corren del Atlántico al Pacífico en la dirección general equidistante de la línea del ferrocarril, incluyendo los puertos de Panamá y Colón.

Tal territorio quedaría bajo la jurisdicción municipal de sus habitantes, los que se gobernarían a sí mismos por medio de su propio gobierno municipal, que sería administrado por empleados legislativos, ejecutivos y judiciales, elegidos conforme a sus propios reglamentos, con la prohibición de “establecer impuesto alguno sobre efectos exportados, ni sobre efectos importados, para el tránsito a través del Istmo, o para su consumo

fuera de los límites de sus respectivos territorios, ni derecho alguno sobre los buques con excepción de aquellos que sean necesarios para la policía de los puertos, y para el mantenimiento de faros y balizas, y con la facultad de expedir leyes que garantizaran el libre tránsito por la vía férrea con fuerzas que —llegado el caso— deberían suministrar las autoridades, y en caso de no hacerlo así, facultando a los Cónsules para organizarlas, y permitiendo, en último extremo, para ello, en que se usaran fuerzas de los Estados Unidos de América.

Esta idea de separar las ciudades de Panamá y Colón del resto de las poblaciones del Istmo, como se ve, pues, es vieja, y fué mantenida —hasta el punto de tratar de imponerla,— en el año 1903, al celebrarse el Tratado del Canal, después de proclamada la República de Panamá, tal como lo expresa el doctor Manuel Amador Guerrero refiriéndose a entrevista que tuvo con M. Philippe Bunau-Varilla, cuando dijo, en escrito suyo recientemente publicado: *“Quise aclarar ciertos puntos dudosos, y me persuadí de que se trataba de limitar la Independencia a Colón y Panamá y la zona necesaria para la empresa del Canal, a lo cual me negué enérgicamente”*.

También don Ricardo Arias, miembro de la Junta Revolucionaria de 1903, lo hizo saber en conferencia que dictó, hace algún tiempo, en el Instituto Nacional, cuando declaró públicamente: *“Recuerdo que en el curso de la negociación se nos presentó un proyecto que excluía, de los beneficios del Tratado, a los pueblos del interior, y ello nos causó grandes desvelos, pero nos sostuvimos firmes al lado de nuestros hermanos, y prevalecieron nuestras opiniones”*.

Propuso, también, el Gobierno de los Estados Unidos de América, a la Cancillería neo-granadina, que la Nueva Granada le cediera las Islas de Taboga, Taboguilla y Urabá, así como las otras Islas situadas en la bahía de Panamá llamadas Perico, Naos y Flamenco, en plena soberanía, y además, que la Nueva Granada les pagara la suma de *cuatrocientos mil pesos oro americano* para satisfacer las reclamaciones originadas por el motín del 15 de abril de 1856; para indemnizar a los ciudadanos cuyas propiedades fueron destruídas, incluyendo los perjuicios causados a la Compañía del Ferrocarril; y para proveer competentemente en favor de las familias de los ciudadanos de los Estados Unidos de América que murieron en aquella ocasión.

Los representantes neo-granadinos, doctores Lino de Pombo, y Florentino González, se negaron rotundamente a aceptar responsabilidad alguna por parte de la Nueva Granada, rechazando, con energía, el cargo antojadizo de que miembros del Cuerpo de Policía habían encabezado el motín; y alegaron que, más bien, eran los Estados Unidos de América los

culpables del desorden, y que, por tanto, pedían la suma de ciento cincuenta mil pesos oro americano, en concepto de indemnización, en favor de las víctimas nacionales, lo que dió lugar a que el proyecto de los comisionados norteamericanos fuera retirado, fracasando así esas reclamaciones.

Esa actitud de la Nueva Granada causó gran irritación al pueblo yanqui, exteriorizada en el Congreso federal, en las Legislaturas de los Estados, en la prensa, y en juntas populares, a tal punto que el Gobierno de los Estados Unidos de América se vió obligado a tomar medidas coercitivas contra la Nueva Granada, enviando los buques de guerra *Cyano*, que estaba en San Juan de Portorrico, con destino a Colón o Aspinwall; *Fulton*, que estaba en Pensacola, con destino también a Colón, con tropas de desembarco; y a la corbeta de guerra *St. Mar'y*, que estaba en el puerto de Panamá, se le dió orden de permanecer allí hasta que los intereses americanos estuvieren asegurados, todo con el fin de tomar posesión del Istmo de Panamá.

Inmediatamente se avisó, oficialmente, a los gobiernos de Inglaterra y Francia que la vía interoceánica permanecía abierta y expedita a todas las naciones con más seguridad para los transeúntes, y el comercio, de la que antes había; y que quedaba bajo la dependencia de los Estados Unidos de América, medida esa compulsoria, ejecutada por el Secretario de Estado, General Luis Cass, que preocupó hondamente a los jefes del Gobierno neo-granadino quienes llegaron hasta a temer una guerra, a todas luces inconveniente, y a pensar —seriamente— en la posible pérdida del Istmo de Panamá, joya preciadísima.

* * *

La gravísima situación creada con motivo de tal medida causó una impresión general desagradable en el pueblo neo-granadino, y muy justificada alarma, lo que dió lugar a que el Congreso expidiera la Ley de 15 de mayo de 1857 facultando al Poder Ejecutivo para que negociara, con una o más potencias, un tratado de garantía de la neutralidad del Istmo bajo la protección de ellas, tomando por base el tránsito libre universal, y la soberanía permanente de la Nueva Granada. Se expidió, a la vez, la Ley de 18 de junio de 1857, autorizando al Poder Ejecutivo para arreglar por medio de una Convención las reclamaciones que los Estados Unidos de América hacían sobre indemnización de los daños causados por el motín del 15 de abril de 1856, con prohibición expresa de no afectar los derechos de la soberanía nacional en ninguna parte de la Nueva Granada, ni la propiedad que a la conclusión del privilegio debía pertenecer a ésta en el camino de carriles de hierro de Panamá.

En cumplimiento de la Ley de mayo, citada, el Poder Ejecutivo acreditó como Ministro, ante los gobiernos de Francia e Inglaterra, al doctor

Juan de Francisco Martín a quien se instruyó especialmente para que procurara conseguir la intervención de esos dos gobiernos con el propósito de que se opusieran a todo acto de agresión, u ocupación, por parte de los Estados Unidos de América, contra Panamá, y en cumplimiento de la Ley de junio, mencionada, se acreditó como Ministro, ante el gobierno de Washington, al General Pedro Alcantara Herrán, quien, sin más instrucciones que las expresadas en esa Ley de autorizaciones al Poder Ejecutivo, se dirigió a los Estados Unidos de América.

Tan pronto como el gobierno estadounidense recibió, oficialmente, al Ministro Herrán, éste empezó a cumplir su delicada misión iniciando una serie de conferencias con el General Luis Cass, Secretario de Estado; y haciendo grandes esfuerzos, oficiales y confidenciales, consiguió que el gobierno de los Estados Unidos de América revocara la orden dada a los jefes de las escuadras yanquis, y convinieron apesar de que la negociación entablada en Bogotá se había roto tan agriamente, y de que, con tal motivo, se ordenó el retiro del Ministro residente, Mr. James B. Bowlin, cerca del gobierno neo-granadino—en que la cuestión sería tratada, de nuevo, por la vía diplomática, triunfo importante que el plenipotenciario Herrán alcanzó brevemente.

De tal manera, continuaron las conferencias, tendientes, entonces, a lograr un arreglo que pusiera fin a las cuestiones pendientes entre los Estados Unidos de América y la Nueva Granada a causa del motín del 15 de abril de 1856, conferencias que terminaron con la Convención firmada en Washington —conocida en el mundo político como Herrán-Cass— el día 10 de septiembre de 1857 en virtud de la cual las reclamaciones contra la Nueva Granada provenientes de ese motín, y otras distintas presentadas antes de esa fecha, se someterían a una Comisión Mixta que las consideraría, y fallaría, teniendo en cuenta —cuando se tratara del motín de Panamá— los daños sufridos por muertos, heridos, robos o destrucción de propiedades; y se concedía a los Estados Unidos de América el privilegio de comprar, o arrendar, una porción de terreno en una de las islas de la bahía de Panamá, destinado, especialmente, a embarcaderos, y a muelles.

De ahí resultó que a pesar de que la Ley de autorizaciones, de junio, establecía que el Convenio no necesitaría aprobación del Congreso, el Poder Ejecutivo, sin embargo, sometió el pacto a la consideración del parlamento en vista de que el Ministro Herrán excedió sus poderes concediendo el privilegio de comprar, o arrendar, terreno en una isla de la bahía de Panamá; pactando acerca de reclamaciones distintas de las provenientes del motín; y conviniendo en que la responsabilidad de la Nueva Granada se derivaba de la obligación que el Gobierno tenía de conservar paz y orden en la vía interoceánica.

La Cámara, y la opinión pública, se dividieron en dos grupos: uno objetaba —no la aceptación de la responsabilidad de la Nueva Granada que había sido reconocida en la misma Ley— sino la declaración de que esa responsabilidad se derivaba del atributo y la obligación que el Gobierno de la Nueva Granada tenía de conservar paz y buen orden en la vía interoceánica; y alegaban que, aun cuando reconocían que toda nación es responsable de su conducta a las otras, este principio absoluto tenía sus limitaciones, una de las cuales es que nadie puede ser obligado a más de lo que alcanzan sus medios y sus fuerzas, y citaban la autoridad de Watel según la cual “el Soberano no puede otorgar a los extranjeros la entrada en su territorio para hacerlos caer en un lazo, y que, desde luego, si los admite se compromete a protegerlos como a sus propios súbditos, y a hacerlos gozar —en cuanto de él dependan— de una entera seguridad”; a lo cual responde el grupo contrario, simplemente, que de suprimirse la frase podría entenderse como que el Gobierno negará el deber de conservar paz y orden en la vía interoceánica.

Con respecto al privilegio de comprar, o arrendar, terreno en una isla de la bahía de Panamá, concedido al Gobierno de los Estados Unidos de América, los partidarios de la supresión sostenían que ello menguaría la soberanía territorial de la Nueva Granada, llegando hasta a considerar la concesión como una abdicación que llenaría de eterno oprobio a la Nueva Granada; en cambio, los partidarios de que se aprobara el Convenio, en su totalidad, decían que “ningún gobierno tenía derecho a ser propietario de tierras dentro del territorio de una nación extraña, era que los Estados Unidos no podrían poseer tierras en territorio neo-granadino sin consentimiento del gobierno de la República; pero que todo gobierno tenía derecho de permitir a cualquiera otro la posesión de bienes raíces en su país”.

El Poder Ejecutivo, temeroso de que al ser rechazada la Convención pudieran sobrevenir mayores males, y conociendo los propósitos del Gobierno de los Estados Unidos de América, caso de rechazo, se tomó empeño vivo, por medio del Ministerio de Estado a cargo del doctor Juan Antonio Pardo, en la aprobación del pacto, el cual, al fin, después de acaloradas discusiones, en la prensa, en la tribuna pública y en el parlamento, fue aprobado, suprimiéndose el privilegio de comprar, o arrendar, parte de una de las islas de la bahía de Panamá, supresión que tanto el Presidente, como el Secretario Cass, aceptaron, resignados, pero sin ocultar el disgusto que les causara esa negativa; y aclarándolo en el sentido de que “la obligación que tenía la Nueva Granada de mantener la paz y buen orden en la ruta interoceánica del Istmo de Panamá, es la misma que obliga a todas las naciones a mantener paz y orden dentro de sus territorios,

de conformidad con los principios generales del Derecho de Gentes, y con los Tratados Públicos que hayan celebrado”.

La misión del doctor Juan de Francisco Martín de obtener la garantía de Inglaterra y Francia para asegurar la neutralidad de la vía interoceánica, y la soberanía de la Nueva Granada sobre el Istmo de Panamá, fracasó, pues, al final, cuando en acción combinada de Inglaterra y Francia para firmar un Tratado de neutralidad en unión de todas las potencias marítimas, en virtud del cual sirviera el Istmo igualmente a todas las naciones interesadas, el Embajador inglés en Washington, Lord Napier, de acuerdo en un todo con el Conde Sartiges, Ministro francés en Washington, consultó al Secretario Cass, éste contestó que esa neutralidad, y soberanía, las garantizaban los Estados Unidos de América según el Tratado —al que aún faltaban diez años de vigor, y fuerza obligatoria— celebrado en Bogotá, el día 12 de diciembre de 1846, entre don Manuel María Mallarino, Secretario de Estado de la Nueva Granada; y Mr. Benjamin A. Bidlack, Encargado de Negocios de los Estados Unidos de América ante el gobierno neo-granadino.

* * *

Ratificada por el Senado neo-granadino la Convención Herrán-Cass, el 8 de julio de 1858, y por el Senado de los Estados Unidos de América, el 18 de marzo de 1859, y canjeadas las ratificaciones, en la ciudad de Washington, el 5 de noviembre de 1860, se procedió a nombrar los miembros de la Comisión Mixta de que trata ese Convenio resultando designados, por parte de los Estados Unidos de América, Mr. Elias W. Leavenworth; y por parte de la Nueva Granada, don José Marcelino Hurtado.

La Comisión Mixta se organizó en la ciudad de Washington, en donde celebró todas sus sesiones, el día 10 de junio de 1861, nombrando, como Secretario, a Mr. Charles W. Davis, de Washington; y ambos Comisionados, de común acuerdo, escogieron, como Dirimente, a Mr. Nathaniel G. Upham, de Concord, Estado de New Hampshire, quien aceptó el cargo. Instalada la Comisión se ordenó al Secretario Davis avisar al Secretario de Estado, entonces Mr. William H. Seward, su instalación, y suplicarle el envío de todos los documentos, que existieran en el Departamento de Estado, relacionados con las reclamaciones contra la Nueva Granada, iniciando de seguida las labores de estudio, y análisis, de las diversas reclamaciones, llegando los Comisionados, y el Dirimente, a decidir favorablemente, en favor de los reclamantes, diversos casos por valor de *cuatrocientos noventa y seis mil doscientos treinticinco dólares con cuarentisiete centavos*.

Expirado el término de la Comisión Mixta, el día 19 de marzo de 1862, y como quedaron algunos casos que no llegaron a considerarse, el

Secretario de Estado, Mr. William H. Seward, propuso al Ministro, General Pedro Alcántara Herrán, que la Comisión continuara actuando ante la posibilidad de que tales casos pudieran quedar **inconsiderados**.

Tal proposición fué llevada a conocimiento de su gobierno por el Ministro Herrán, pero a consecuencia de la revolución encabezada por el General Tomás Cipriano de Mosquera, que había estallado en Colombia, el asunto sufrió grandes demoras apesar de que el Secretario Seward requería urgente y frecuentemente, la respuesta, considerando una injusticia no decidir las reclamaciones pendientes.

Entre tanto, el gobierno revolucionario presidido por el General de Mosquera, por razón de diferencias políticas, trató de reemplazar al Comisionado, don José Marcelino Hurtado, pero el Departamento de Estado yanqui recordó que cuando se nombra a una persona para integrar un tribunal arbitral, una vez aceptada por el otro gobierno, el nombrado es inamovible; y esa misma teoría opuso, **allá por el año de 1914**, entre nosotros, don Samuel Lewis, Miembro de la Comisión Mixta que funcionaba en esta ciudad de Panamá para establecer los valores de las propiedades particulares en la Zona que con Estados Unidos de América tomaron para construcción del Canal Interoceánico, cuando el doctor Belisario Porras, Presidente de la República de Panamá, por idénticas razones, quiso separar al señor Lewis de esa Corporación, lo que ese mandatario consiguió, al fin, pero usando una renuncia que de ese mismo cargo había presentado, en otra ocasión, el señor Lewis, que no le fué aceptada.

El gobierno colombiano respetó la teoría, y el señor Hurtado continuó como Comisionado hasta el 10 de febrero de 1864 cuando se celebró en Washington una nueva Convención entre el Secretario de Estado Mr. William H. Seward, y el doctor Manuel Murillo Toro, nuevo Ministro de Colombia, cuyo canje de ratificaciones tuvo lugar el día 19 de agosto de 1865.

En virtud de ese nuevo Pacto se procedió a nombrar los nuevos Comisionados, resultando designados, por parte de los Estados Unidos de América, Mr. Thomas Biddle; y por parte de los Estados Unidos de Colombia, el General Eustorgio Salgar, quienes escogieron, como Secretario, al mismo Mr. Charles W. Davis; y de común acuerdo ambos Comisionados propusieron el cargo de Dirimente al Comandante Giuseppe Bertinatti, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Italia ante el gobierno de Washington, pero como éste manifestara que no aceptaba se le hizo idéntica proposición al Ministro Inglés, Sir Frederick W. A. Bruce, quien, gustoso, aceptó el cargo.

La nueva Comisión Mixta inició, rápidamente, sus labores, y el día 9 de mayo de 1866 terminó, llegando a decidir, en favor de los reclamantes,

demandas por valor de *ochenta y ocho mil trescientos sesentisiete dólares con sesentinueve centavos*.

En total, pues, los Estados Unidos de Colombia, sin contar las reclamaciones de súbditos ingleses, y franceses, arreglados directamente con Francia e Inglaterra, pagó, en concepto de indemnización por daños causados el día 15 de abril del año de 1856, la cantidad de *quinientos ochenta y cuatro mil seiscientos tres dólares con diez y seis centavos*, más o menos, lo que, primeramente, exigieron los plenipotenciarios norteamericanos Isaac E. Moore y James B. Bowling, cuya negativa dió lugar a que el ilustre doctor Diego Mendoza Pérez, en su interesante obra *del Canal Interoceánico*, al tratar sobre ese arreglo, dijero que "si se hubiera aceptado el *últimátum* de los señores Moore y Bowling que fijaron en \$400.000 la cuantía de los perjuicios causados a las víctimas de la asonada del 15 de abril, allí habría parado la controversia; pero llevados de espíritu pleitista, en esa como en otras ocasiones, en vez de anticiparse a los sucesos, y pagar, aguardamos a que los sucesos vengan con séquito de humillaciones para acabar por donde debe principiarse".

En relación con el pago se estipuló en la primera Convención que debía efectuarse dentro de ocho años contados desde el día en que cesara en sus funciones la Comisión Mixta, en partidas iguales, semestrales, debiendo hacerse la primera a los seis meses de la misma fecha, y que para hacer tales pagos destinaba el Gobierno neo-granadino la mitad de lo que recibía de la Compañía del Ferrocarril de Panamá por cuenta de correos interoceánicos, así como la mitad de los dividendos que le correspondían de las utilidades netas de dicho camino de hierro, obligándose, a la vez, a proveer otros medios para efectuar los abonos si las cantidades destinadas no hubieran resultado suficientes.

* * *

Estas fueron las consecuencias, tan funestas, del luctuoso acontecimiento del día 15 de abril del año de 1856, que acabamos de narrar, y del cual, si alguna culpa tuvo el Gobierno de la Nueva Granada, fué, únicamente, la de no haber tenido a su disposición, en la ciudad de Panamá, fuerzas suficientes para garantizar el orden, y salvaguardar las vidas y propiedades de las personas, tal como se declaró, y se aceptó, en la Convención Herrán-Cass, y como lo expresó, también, el Cónsul británico, Mr. William Perry, cuando, al informar a su Gobierno sobre tan lamentable suceso, dijo que porque la fuerza pública era insuficiente para prevenir, o cortar prontamente, los desastres del 15 de abril, el Gobierno debía responder por las pérdidas sufridas por los extranjeros, pues, lo que hubo de cierto fué que la gendarmería se componía solo de *veinte hombres*, con los cuales fué humanamente imposible que la autoridad hubiera atendido a todo. Sucedió,

entonces, lo que sucede en todos los países cuando la situación que se trata de dominar es superior a los medios de que pueda disponerse para conseguirlo.

En la ciudad de Panamá, en la noche del trágico suceso, dominados ya los pasajeros insurrectos, sí se cometieron, indudablemente, robos, asesinatos, y se destruyeron propiedades, actos reprobables que fueron lamentados, y condenados, generalmente en el país; y precisa que se sepa que los autores de esos delitos fueron las gentes maleantes desocupadas al terminar la obra del ferrocarril, porque no es justo que, por error de unos cuantos declarantes, aun cuando uno que otro panameño desmoralizado hubiera figurado entre los delincuentes, llegue a marcarse la frente de los habitantes, todos, de Panamá con el estigma infamante de crímenes tan asquerosos y abominables.

Prueba de ello es que —algunos días después del desgraciado suceso— parte del pueblo de *El Arrabal* formó una Sociedad llamada *Amigos del Orden* la que ofreció sus servicios al Vice-gobernador, don Francisco de Fabrega, a fin de capturar a los bandidos, quienes fueren, que robaron, mataron y cometieron excesos contra los extranjeros en la Estación del Ferrocarril de Panamá, servicios que fueron aceptados, armándose veinte hombres de esa Corporación convenientemente con el fin indicado, y para hacer guardia en la Estación cada vez que llegaban vapores, dando así seguridad a los pasajeros que atravesaban el Istmo.

No fué, pues, que la dulzura y suavidad de carácter del pueblo panameño se hundió —como dice Posada Gutiérrez— en un pozo hondo cavado por la avaricia, sino que en defensa de su propia vida asumió una actitud muy natural del pueblo, aunque dulce y suave de carácter, muy digno y muy altivo!

“La vía del Istmo” —como bien llegó a decir el Ministro James B. Bowling— “es el gran camino real de todas las naciones”, y como precisa, desde luego, por tal causa, que inspiremos la máxima confianza al mundo entero, es indispensable, y a ello va, también, encaminado este trabajo, borrar, absolutamente, la impresión desfavorable respecto a los panameños que dejara el motín del 15 de abril de 1856 que aun puede existir apesar de los años transcurridos, así como la idea, errada por cierto, de que es perversa la índole del pueblo de Panamá, a fin de que vengan a nuestro suelo, confiados y alegres, los hijos de todos los pueblos de la tierra que tengan necesidad de convivir con nosotros un instante que sea; o que con sus capitales, su industria, su inteligencia, y su espíritu de empresa, puedan darle impulso al país, darle vida, animación, ayudándonos así a hacer grande y próspera la patria nuestra —el Istmo de Panamá— esta garganta de tierra americana, tan bella, tan codiciada y tan querida!

LA SUERTE DE CHIRICA

(Cuento)

Por: Gil Blas Tejeira.

—¡Malditos zapatos y malditos callos!— dijo en voz alta Felipe Gutiérrez mientras dejaba caer al lado de su catre el calzado del pie izquierdo, el último se zafaba antes de desnudarse para echarse a descansar.

Gutiérrez era nativo de un campo de Chiriquí. Ya hombre, cruzó el continente a pie, por el largo y tortuoso camino de Caldera. Se hablaba tanto de lo mucho que se podía ganar con la United Fruit Company sólo cargando guineo para los barcos que atracaban dos veces por semana en el muelle de Almirante que, después de pensarlo bien, abandonó su querencia chiricana donde vivía solo y en miseria. Tenía unos parientes tan menguados de fortuna como él. Al otro lado lo esperaba la prosperidad.

Le fué fácil conseguir enganche en la Frutera. Lo contrató un capataz negro a quien llamaban Malakai. Un día trasladaron a su capataz a Nicaragua. De allá vino la noticia a los pocos meses de que un trabajador nica lo mató arteramente de una puñalada.

Malakai había sido reemplazado por otro capataz también negro, que no hablaba español. Felipe no se avino con él. Le hablaba siempre en inglés y le increpaba porque no le entendía.

Una noche, después de la faena, un amigo le dijo:

—Oye, Chirica: ¿Por qué no te haces policía? Aquí se trabaja dos días y dos noches por semana y no se gana gran cosa. De paco te iría mejor. ¿Por qué no vas a ver al capitán Armuelles, que es chiricano como tú? Yo sé que él prefiere a sus paisanos y enseguida te arregla.

—Y si la cosa es tan buena, ¿por qué no consigues tú una placa?— le preguntó Gutiérrez.

—Hombre: mi caso es distinto— replicó el consejero.— Yo no soy chiricano sino veragüense y además, el capitán Morales, que ahora está de mandador en Changuinola, me ha contratado para ser su asistente. Con que avivate. Chirica, no vaya a ser que dejes aquí todas tus fuerzas y nunca puedas regresar a tu tierra.

A Gutiérrez le gustó la idea. Fué a Bocas, se presentó al cuartel y pidió audiencia al capitán Armuelles. Este se mostró amable, le hizo llenar un formulario y le dijo que volviera el siguiente día con un certificado médico.

Felipe Gutiérrez o *Chirica*, como era llamado por sus conocidos de Bocas del Toro, se hizo policía. Cuando entró de cargador, había comprado unas zapatillas de lona con suelas de caucho muy suaves, a los que se acostumbró pronto. En su campo anduvo siempre con la pata en el suelo. Ahora, policía, con el uniforme, el sombrero, el revólver y el tolete le entregaron un par de zapatos altos de cuero amarillo.

Aquellos zapatos fueron su tormento. Pronto se le formaron callos. Su andar se hizo pesado y difícil. En los ejercicios el instructor lo increpaba y sus compañeros se reían de él. Su felicidad mayor era zafarse los zapatos una vez libertado de las polainas de trapo. Con ambas manos y todavía con los calcetines puestos se masajeaba los dedos de los pies, con lo que experimentaba un inefable alivio.

—¡Malditos zapatos y malditos callos! repitió.

Se deshizo de la chaqueta, los pantalones y las medias y luego se tendió en el estrecho catre de alzada cabecera que había comprado en la casa *Friezer*.

Ocupaba Chirica un cuarto en el piso alto de una casa de madera bastante vieja. Su ajuar era modestísimo: una maleta; una silla de tijera; un espejo redondo de dos caras; una de las cuales exageraba el rostro y era en la que se miraba para afeitarse cada dos días con una barbera; una palangana; una jabonera de lata que contenía un jabón fenicado; una brocha vieja; una peinilla y un cepillo de dientes.

El catre tenía chinches, pero Chirica se había acostumbrado a ellos. A veces despertaba bajo el estímulo de una picadura muy fuerte, extendía la mano a la parte afectada y apretaba el insecto repleto de sangre. Instintivamente se llevaba los dedos a la nariz. "¡Qué hediondo es el chinche!"— pensaba, y volvía a dormir.



....El negrito huyó con el billete. El Policía lanzó una maldición y echó a correr tras el galopín....

Chirica no llevaba vida afectiva. No le atraían las negras. Además, no hablaba su idioma. Fuera de Fanny, la jamaicana dueña del mesón donde tomaba los alimentos y quien le había hecho gustar de la tortuga que al principio le repugnaba, no cruzada palabra con mujer alguna. Allá en su campo le gustaba Petra, muchacha canela de carnes apretadas que él hubiera hecho suya de haber tenido *posibles* para mantenerla.

—¡Algún día volveré a mi campo y si no la encuentro comprometida, me la saco!— pensaba él para consolarse y desechar la tentación de la carne que sobornaba su juventud.

Cada vez que Chirica recibía su pago, después de cubrir sus compromisos gastaba once reales en un *quintito* de lotería. En Bocas recargaban cinco centésimos por cada pedazo de billete.

El resultado del sorteo se sabía los lunes, cuando desde Almirante enviaban los números remitidos de Panamá por la estación inalámbrica de la United.

2644 era el número que buscaba Chirica. 26 por su edad; 44 por su placa.

—Cuando le pegue a los dos mil pesos, me largo para mi tierra. Compró una finquita, me hago de unas reses, crío puercos y gallinas y tumbo monte, pero primero que todo, me llevo a Petra conmigo.

Sonaba Chirica con el día venturoso en que le saliera la suerte.

La monotonía de su vida era alterada por sus sueños y por los cuadros que a veces le ponía el instructor. La falta de siempre era su marchar chabacano, consecuencia de los callos, y su desmaño para portar el rifle cuando los ejercicios. El oficial instructor era de mal carácter. Le gritaba *Recluta, Loro a pie* y a veces lo pendejeaba y acarajeaba. Cuando saliera su número, no le volvería a ver más la cara a aquel hijo de su madre.

La preocupación de Chirica aquella noche era levantarse temprano e ir a la cantina de Joe Reed a comprar su *quintito*. Amanecería sábado y temía que no le guardaran su billete.

Con el alba se alzó de su catre Chirica. Se arregló en un santiamén y fué a reportarse al cuartel. El oficial de guardia lo mandó de puesto a Calle Tercera, justamente cerca a lo de Joe Reed.

La muchacha encargada le entregó su pedacito de billete. El soltó sobre el mostrador los once reales y acariciando en la mano su ansiada fortuna, salió con pasos de pies maltratados.

Quiso su mala suerte que al salir, un granujita negro que era

tenido por anormal le viera el pedacito de billete y se lanzara sobre él.

Antes de que Chirica se diera cuenta del asalto, el negrito huyó con el billete. El policía lanzó una maldición y echó a correr tras el galopín.

Huía el perseguido como un gamo; pero su perseguidor, acicateado por la cólera y el anhelo de recobrar su fortuna, logró darle alcance.

Cuando el chico se sintió próximo a ser agarrado, rompió el *quintito* en muchas fracciones que lanzó al aire y que la brisa dispersó en el arroyo.

De un empujón Chirica tiró al chico al suelo de donde se levantó éste enseguida para continuar corriendo hacia su casa.

Fue un trabajo paciente recoger los pedazos. Después de buscar a galas y registrar al tacto cada hendidura de la calle, el policía quedó aún con la duda de que no hubiera recobrado su billete completo. Para desvanecerla se fué donde Fanny, y allí con auxilio de un tarro de goma y un pedazo de papel de estraza rehizo el *quintito* como se rehace un rompe-cabeza.

Ya más tranquilo, volvió a su puesto. Para su desesperación encontró a su relevo. Se había pasado su turno. No le quedaba sino reportarse a la guardia y esperar, además de palabras ásperas y apodos, un cuadro y tal vez la baja.

—¡Negrito del diablo! ¡Por culpa de él me van a fregar! Y de salado que estoy, lo que es este *quintito* no gana ni la terminación.

Chirica se cuadró ante el oficial de guardia. Por desgracia para él, era el instructor que se la tenía velada. Una lluvia de improperios cayó sobre el desgraciado agente. Cuando quiso explicarse, el superior lo mandó callar. ¡Arresto por diez días tras la amonestación!

—oOo—

—¡Chirica! ¡Jugó tu número!— le gritó Pepe Gamarra, uno de los pocos agentes amigos suyos.— Acabo de verlo en el tablero de Joe Reed. 2644. ¿Lo compraste?

Chirica estaba en la cuadra cumpliendo su arresto. Al oír la noticia, sintió que se le iba la sangre, pero al rato volvió a su realidad de arrestado.

—Aquí tengo mi *quintito*— dijo al fin.— Por él estoy arrestado. Pero ¿cómo hago para salir?

—No te preocupes, hermano —dijo Gamarra— que ahora mismo voy a contarle al capitán Armuelles lo de tu suerte. El es bueno y no es verdad que va a mantener en arresto a quien Dios se la dió.

A poco, el capitán Armuelles recibía en su despacho al afortunado paisano. Este le contó lo mejor que pudo su aventura con el negrito. El capitán, luego de reír de buena gana, comunicó a Chirica que su arresto quedaba suspendido.

El policía salió andando con dignidad, como si ya no le molestaran los zapatos. Iba de una vez a la agencia a cambiar su billete. Después, volvería a su campo a ver si aún Petra estaba libre.

De pronto, le asaltó un pensamiento: el negrito loco era quien le había traído la suerte. Se la puso cuando le quitó el *quintito* y lo rompió. De no haber sido por eso, jamás habría salido su número.

Y antes de cambiar el billete, se fué a la primera tienda que encontró y de lo que le quedaba aún de la *década*, compró una libra de pastillas y una pelota de caucho.

No poco trabajo le costó alcanzar al negrito, quien al verlo venir hacia él corrió despavorido.

Una vez que le echó mano, trató de tranquilizarlo:

—Coje, Negrito, coje. Esto es para tí. Yo no vengo a agarrarte para llevarte preso. Te traigo este regalo porque tú me diste la suerte.

Iconografía del Obispo panameño, Rafael Lasso de la Vega

Por ERNESTO J. CASTILLERO R.

GRACIAS a la colaboración, muy gentil y generosa, del ilustre historiador colombiano, Monseñor José Restrepo Posada, miembro de Número de la Academia Colombiana de Historia, hemos podido obtener la presente colección de retratos del Excelentísimo Doctor Rafael Lasso de la Vega, ilustre hijo de la Provincia de Veraguas, y que como primicia histórica se complace en ofrecer a sus lectores la revista LOTERIA.

El Reverendísimo Pastor veragüense es el último del ilustrado grupo de jerarcas de la Iglesia americana, originarios de nuestra patria, que el sumo Pontífice elevara a la alta dignidad por recomendación del Rey de España. Tales fueron:

Dr. Francisco Javier de Luna Victoria y Castro, Obispo de Panamá en 1751, de Trujillo en 1759 y Arzobispo de Chuquisaca en 1777.

Dr. Miguel Moreno y Ollo, Obispo de Panamá en 1763 y de Huamanga en 1770.

Fray Luis de Lila, (primo del anterior), Procurador General de la Orden de San Agustín en Madrid y Roma, y Secretario General de las Provincias de España e Indias, Obispo de Huamanga en 1764.

Dr. Agustín Gorrichátegui, Obispo del Cuzco en 1770.

Dr. José Andrés de Achurra y Núñez de Arco, Obispo de Trujillo en 1788.

Dr. Manuel Joaquín González de Acuña y Sanz Merino, Obispo de Panamá en 1798.

Después del fallecimiento del Obispo Lasso en Quito el 6 de abril de 1831, hace precisamente ahora siglo y cuarto, ningún otro sacerdote originario del Istmo llegó a alcanzar en los 125 años transcurridos desde entonces, la alta dignidad eclesiástica hasta muy recientemente — julio de 1955 —

en que fue nombrado Obispo de la nueva Diócesis de David el Presbítero Dr. Tomás Clavel, también hijo de la histórica Provincia de Veraguas.

El Obispo Lasso nació en Santiago el 21 de octubre de 1764, como lo testimonia la siguiente partida de bautismo que bajo el número 118 figura en el Registro parroquial de su iglesia:

"En la ciudad de Santiago, Cabecera de la Provincia de Veragua, yo el Licenciado Don Pedro Joseph Lombardo, Cura Rector, Vicario, Juez Eclesiástico, bauticé solemnemente, puse óleo y crisma a una criatura de seis días de nacida en veintiseis de octubre del año del Señor de setecientos sesenta y cuatro, a la que denominé Hilario Joseph Rafael, hijo legítimo del Capitán Don Nicolás Pheliciano Lasso de la Vega y de Doña Estephana de la Rosa Lombardo; fueron PP. el Capitán Don Agustín Núñez de Arco y Doña Juana Josepha Joachina Lombardo, quienes quedaron advertidos de su obligación y parentesco, y para que conste, lo firmo. PEDRO JOSEPH LOMBARDO".

Sus progenitores, de los preclaros apellidos Lasso de la Vega y Lombardo, eran raíces de familias hidalgas de España y ocuparon cargos destacados en la Capitanía General de Tierra Firme.

Recibió educación en el reputado Colegio del Rosario, de Bogotá. En la Universidad de Santo Tomás recibió el grado de Doctor en Filosofía, Sagrada Teología y Cánones, y el Seminario de Ordenados de la misma ciudad le confirió el título de Maestro de Teología y Moral. Fue profesor de Latinidad, Sintáxis y Prosodia en la citada Universidad.

Ordenado de Presbítero el 7 de abril de 1792, ejerció la curia de almas en la capital del Virreinato —Parroquia de Funza—, hasta 1804 en que se le investió con la dignidad de Canónigo Doctoral de la Catedral Metropolitana de Santa Fe de Bogotá. Designado después Chantre de la Catedral de Panamá, le sorprendió en ésta, en 1814, el nombramiento de Obispo de la Diócesis de Mérida (Venezuela), que le impartió el Papa Pío VII, previa recomendación del Rey de España. El 11 de diciembre del propio año recibió la consagración de manos del Arzobispo de Bogotá.

Durante algo más de un lustro ejerció el eminente Prelado panameño su ministerio pastoral en la Diócesis venezolana, porque elegido en 1821 Diputado al Congreso Constituyente de Cúcuta, se trasladó a Colombia donde el Libertador Bolívar, estimando sus valiosos servicios, lo retuvo en la capital de la República como legislador y consejero eclesiástico durante los años subsiguientes, hasta 1828 en que en Santidad León XII, por recomendación del gobierno de Colombia, lo designó para el Obispado vacante de Quito. Tomó posesión de su nueva Curia el 7 de diciembre de 1829, correspondiéndole en la galería de Prelados de la Catedral, el vigésimo séptimo lugar. Objeto de su interés fue lograr de la Santa Sede la

elevación a Arzobispado de su Diócesis, con independencia de la Metropolitana de Lima, anhelo que se cumplió durante el gobierno episcopal de su sucesor.

Pero no fueron sus desvelos por la gloria de la Iglesia, ni su colaboración como legislador en los varios Congresos a que concurrió, ni sus escritos apoloéticos que hizo imprimir y circular los que le han dado lustre y merecimientos para dejar estampado su egregio nombre en los Anales de la Gran Colombia. La celebridad del Obispo Lasso en la historia nacional colombiana dimana de su oportuna, eficiente y acertada intervención, desde que adhirió la causa republicana en 1821, ante el Papa Pío VII, para conciliar la Santa Sede de Roma con los gobiernos de los pueblos del nuevo mundo. La Curia Romana venía obrando en la administración de la Iglesia americana de acuerdo con el Concordato celebrado con los Reyes de España, y precisaba desconocer la existencia de tal Tratado para que el Pontificado reconociese las nuevas nacionalidades. Tan perseverante y convincente fue la gestión del Obispo Lasso ante el Vaticano, que al fin el Papa León XII, sucesor de Pío VII, en 1824 aceptó nombrar directamente al primer Obispo republicano, sin que precediera solicitud del Rey, cuya facultad en este sentido quedó de hecho abolida. Así lograron las Repúblicas americanas su independencia religiosa de la madre España, como habían conquistado por las armas la emancipación política del gobierno monárquico.

El Libertador tuvo en todo tiempo un alto concepto del Obispo panameño, como lo testifican sus expresiones de consideración y respeto vertidas en carta para el mismo al felicitarle por su promoción al Obispado de Quito.

"La piedad de V. S. Ilma. —decíale— hará mucho bien a estos feligreses que claman por tener un Obispo digno de llamarse Príncipe de la Iglesia y sobre todo padre de los pobres. Aquí la caridad está abandonada por falta de buenos ejemplos pero les he dicho a todos que en viniendo V. S. Ilma. no habrá un miserable que no reciba algún alivio, un buen cristiano que no se edifique al contemplar los buenos ejemplos de su Pastor. Tal es la justa opinión que he concebido de V. S. Ilma. y espero que no me hará quedar mal con los ciudadanos de Quito que tanto anhelan por su llegada". (Carta expedida en Quito, el 7 de abril de 1829).

De los seis retratos que ofrecemos a los lectores de LOTERIA, cuatro corresponden a óleos existentes en Bogotá, de cuando era Cura de Funza, Canónigo, Catedrático y Obispo —en cuyo carácter le correspondió consagrar el 19 de abril de 1823 la reconstruida Catedral— el quinto, corresponde a la galería de Prelados de la Diócesis de Mérida y el sexto es de la Catedral de Quito.



**El Ilmo. Sr. Dn. Rafael Lazo de la Vega, Digno Obispo
de Mérida, y después elevado a la Diócesis de Quito
en la que falleció el día 6 de Abril de 1831.**



Ilmo. Dr. RAFAEL LASSO DE LA VEGA



El Ilmo. Sr. D. Rafael Lasso de la Vega, natural de la ciudad de Santiago de Veragua en el Istmo de Panamá, fue Colegial en el Mayor del Rosario de Sta. Fe, Doctoral de su Metropolitana, Chantre de Panamá, electo Obispo de Mérida el 9 de Marzo de 1815 y consagrado el 11 de Diciembre de 1816 por el Ilmo. Sr. Arzobispo D. D. Juan Bautista Sacristán. Habiendo sido familiar del Ilmo. Sr. D. D. Baltasar Jayme Martínez Compañón que consagró la primera vez esta Catedral, tuvo satisfacción de haberla consagrado de nuevo a causa de su reedificación.



El Ilmo. Sr. Dr. Rafael Lazo de la Vega, nació en Veragua del Istmo de Panamá Colegial en el mayor de N. Sa. del Rosario en el que cursó filosofía, Sagrada Teología y cánones; obteniendo los grados de Lic. en ambas facultades. Acabado el curso de Teología llenó con el mas ardiente celo los deberes de su ministerio; promovido después a la Canonía Doctoral de la Catedral Metropolitana de Santa Fe de Bogotá, y después a una dignidad en Panamá, fue nombrado Obispo de la Iglesia de Mérida de Maracaybo, recibiendo la sagrada unción en la Catedral por Diciembre del año de 1816. Por representación del supremo Gobierno de Colombia fue trasladado a la Catedral de Quito en el año de 1827 y habiéndosele expedido las bulas por la Santidad de gloriosa memoria, pasó en fines del año de 1829 a ocupar aquella Silla en la que murió el 4 de Mayo del año de 1831 de edad de 66 años. Sirvió en el Colegio como Catedrático en propiedad.

El Ilmo. Sr. Dr. Rafael Lazo de la Vega nació en Veragua del Istmo de Panamá, Colegial en el mayor de N. Sa. del Rosario en el que cursó filosofía, Sagrada Teología y cánones, obteniendo los grados de Dor. en ambas facultades. Nombrado párroco de Funza llenó con el mas ardiente celo los deberes de su ministerio; promovido después a la canongía Doctoral de la Catedral Metropolitana de Santa Fe de Bogotá, y después a una dignidad en Panamá, fue nombrado Obispo de la Iglesia de Mérida de Maracaybo, recibiendo la sagrada unción en la Catedral por Diciembre del año de 1816. Por representación del supremo Gobierno de Colombia fue trasladado a la Catedral de Quito en el año de 1827 y habiéndosele expedido las bulas por la Santidad par aquella silla en el cual murió el 4 de mayo del año de 1831, de del Sr. Br. de gloriosa memoria, pasó a fines del año de 1829 a ocu- edad de 66 años. Sirvió en el Colegio como Catedrático en propiedad.



Retrato del Obispo Dr. Rafael Lasso de la Vega, existente en la galería de Prelados de la Catedral de Mérida, Venezuela, cuya Diócesis presidió de 1814 a 1829 en que fue promovido a la sede de Quito, Ecuador.

(Cortesía del Ilmo. Dr. Nicolás E. Navarro, Arzobispo Titular de Cárpatos y Presidente de la Academia Venezolana de Historia).



El Ilmo. Sr. Dr. Rafael Lazo de la Vega nació en Santiago de Veragua a 21 de Octubre de 1764, Colegial en el Mayor del Rosario de Santafé, Cura de Bogotá, Doctoral de aquella Metropolitana, Chantre de Panamá, Obispo de Mérida de Maracaibo y Mérida, trasladado por el Sr. León XII en diciembre de 1828 a este Obispado de Quito que ha visitado en la mayor parte y actualmente continuando el Sr. Pfo VIII Siervo de Dios que las reverencias con que sus antecesores le informaron en Mérida continuando ejercer amplias facultades apostólicas, entre ellas la de publicar como ya se ha hecho la Santa Cruzada.

ESTUDIO SOBRE LA INSURRECCION DE LOS NEGROS ESCLAVOS Los Cimarrones de Panamá

Por el Lic. ARMANDO FORTUNE

"Desde el momento de su cautiverio el Negro no se detuvo en resistirlo. En los barracones de esclavos en las Costas Occidentales, en los barcos negreros y en las plantaciones existía un peligro constante de revueltas que hacía de la vida una pesadilla para aquellos encargados de estos negros. Capitanes de barcos negreros con frecuencia perdían sus naves a consecuencia de los alzamientos de esclavos, y aquellos capitanes que eran prudentes — y eran estos numerosos — obtenían "seguro contra revuelta". El primer negro traído al Nuevo Mundo fué embarcado en 1510, la primera revuelta de esclavos ocurrió solamente doce años después, mientras que once otras revueltas de esclavos negros han sido registradas para la América Española entre 1522 y 1558".

Melville J. Herskovits, "Ancestry of the American Negro" Opportunity, XVII (Enero, 1939), págs. 22-23, 27-31.

Desde los comienzos mismos de la esclavitud negra en la América, Panamá, al igual que los demás países del Nuevo Continente, recibió un número considerable de estos trabajadores que venían, a sustituir al indio quien había demostrado su incapacidad bajo el régimen esclavista.

1. Antecedentes.

Al iniciarse la colonización de las Indias Occidentales, y cuyo propósito primordial era el enriquecimiento de la Corona de España y la de los conquistadores y colonizadores, la mano de obra en las minas, ingenios y plantaciones era suministrada casi exclusivamente por el trabajo esclavo. El primer intento se llevó a cabo con los indios, pero estos se mostraron no sólo hostiles a estos trabajos, sino que su población fué grandemente diezmada por el rigor de dicha labor. Estos indios, aunque algo adelantados, no habían superado la etapa de la cultura neolítica. No conocían los metales y su agricultura era rudimentaria. Eran igualmente indisciplinados, de tendencias nómadas, mal adaptados a la vida sedentaria, no siendo posible, por estas razones, que dieran el rendimiento esperado bajo el régimen de la esclavitud.

"Ambos, Españoles e Indios, dice Bancroft (1), eran adversos al trabajo. Para ambos era degradante; para los indios, la muerte. Y sin embargo, era necesario que las minas fueran trabajadas, las tierras cultivadas y necesario el cuidado y cría del ganado. Pues de otra manera, ¿qué beneficio aportaría el Nuevo Mundo?"

"Los colonos clamaban, sigue diciendo Bancroft, y la corona no sabía que hacer. En su dilema no existe duda de que la Reina aparezca equivocada; pero cuando en diciembre de 1503 le permitió a Ovando que usara la fuerza para obligar a los nativos a cumplir sus deberes, aunque estos deberían ser pagados por su trabajo "como personas libres, porque así lo eran", cometió un error fatal. Como era de esperarse se abusó de esta concesión. Bajo Decreto Real de 1501 algunos negros esclavos habían de tiempo en tiempo sido llevados a las Indias".

En la imposibilidad de que el Indio diera el rendimiento deseado se recurrió al negro quien, se decía en aquel entonces, podía hacer el trabajo de tres indios, iniciándose así la trata de negros en el Nuevo Mundo.

Escribir de la esclavitud en Panamá es una larga historia, que narraremos con todos los pormenores posibles en un estudio que tenemos en preparación; aquí sólo indicaremos algunos datos que servirán como introducción al presente trabajo y que nos darán una mejor comprensión de las razones y causas del cimarronaje en Panamá.

¿Cuál era la procedencia de los Negros africanos traídos a Panamá por el comercio de esclavos? Como en otras partes del Nuevo Mundo aquí nos encontramos con las mismas dificultades para llevar a efecto esta discriminación. Desde los primeros tiempos de la esclavitud hubo designaciones populares de Angola, Mina, Congo, Mandinga, Mozambique, Nago, etc., lo que indica vagamente los lugares del Continente Negro de donde provenían. "Era tarea difícil, escribe Lachataneré (2), en los momentos que el profesor Ortiz inició sus estudios catalogar en una clasificación adecuada a los esclavos de acuerdo con su procedencia tribal o geográfica, que se desplazaron... En la mayoría de los casos había que atenerse a informaciones dejadas por los hombres empeñados en el tráfico, colectadas de modo muy superficial por los escritores coloniales los cuales por la misma extensión que tomó la trata no tenían noticias claras de los esclavos llevados a los barracones de la costa africana, los que en su mayoría procedían de regiones distantes y desconocidas, en lo absoluto, por los traficantes que comerciaban con los pueblos del litoral. Como consecuen-

(1) H. H. Bancroft, *Annals of Early Central America* (Nueva York: The Bancroft Co., S/F. pág. 261.

(2) Rómulo Lachataneré, "El Sistema Religioso de los Lucumís", *Revista Estudios Afro-Cubanos*, III, Nos. 1, 2, 3 y 4 (Habana, 1939), págs. 29-30.

cia de esto la designación etnográfica dada al esclavo carecía, muchas veces, de valor o a lo menos, estaba en desacuerdo con su real procedencia. Añádase a esto que los "cargamentos humanos" llegaron a convertirse en una mercancía que se despreciaba en los mercados del Nuevo Mundo, y la nomenclatura etnológica se guiaba por el rendimiento, carácter belicoso, sumisión, etc., de tal o cual tipo de esclavo, lo que debió de inclinar a los NEGREROS al engaño, vendiendo unos esclavos por otros, dando preferencia a aquellos que eran más solicitados por su rendimiento.

"Mientras los siervos procedían de regiones donde, desde muy temprano, se establecieron factorías, como San Salvador, el Congo, Wida en la llamada Costa de Esclavo o las establecidas en la zona del río Gambia, el traficante podía dar la procedencia de sus mercancías; pero cuando los esclavos procedían del interior, había que dar crédito a la palabra de los traficantes nativos, cuyos testimonios no siempre fueron exactos, o valerse de las inexactitudes geográficas de aquel tiempo".

Sobre este mismo particular, Arthur Ramos declara ⁽³⁾: "Los estudios acerca del negro... siempre se resentirán de una falta fundamental. Y esta es la no-identificación de los pueblos negros introducidos con el tráfico de esclavos. En la investigación de los problemas relativos a los pueblos de raza blanca se puede hacer una distinción, incluso elemental, entre alemán e italiano, entre esclavo y meridional. Pero el régimen de la esclavitud unió a los pueblos negros bajo una sola denominación: "pieza de Africa", "negro de la costa", o simplemente "prieto" o "negro". La única distinción exigida por los compradores de los mercados esclavos era el vigor y la salud, con vista a un mejor rendimiento. Y sólo ese criterio señalaba alguna diferencia entre un negro MINA o un negro CONGO o ANGOLA".

Pero a pesar de esta dificultad y gracias a las pacientes investigaciones de Nina Rodríguez, Fernando Ortiz, Melville J. Herskovits, Arthur Ramos, Fernando Romero, Richard Pattee, Idelfonso Pereda Valdés y otros africanistas se ha podido establecer como hecho general los lugares de donde fueron sacados los esclavos negros que poblaron la América durante la época colonial.

De acuerdo con el Dr. Ortiz ⁽⁴⁾, "Los Negros fueron sacados por la trata de todas las costas africanas y de sus regiones internas correspondientes, desde las playas de Maritania por Senegambia, Guinea, Gabón, Congo y Angola, en el Océano Atlántico, hasta los puertos de Zanzíbar y Mozambique, en el Océano Indico..."

(3) Arthur Ramos, "As Culturas Negras no Brasil", Revista do Arquivo Municipal, XXV (San Pablo, 1936), pág. 113.

(4) Fernando Ortiz, "La Cubanidad y los Negros", Revista Estudios Afro-Cubanos, III, Nos. 1, 2, 3 y 4 (Habana, 1939), pág. 7.

Tratando el mismo tema Richard Pattee manifiesta ⁽⁵⁾: "La población negra de la América Hispana comprende en origen casi toda la población africana. Los pueblos estrictamente negros de Africa pueden ser divididos generalmente en dos grandes grupos. El Sudanés y el Bantú. El sudanés habita el vasto estrecho de territorio comprendido entre la boca del Senegal y Nigeria, tierra adentro... Los pueblos Bantú habitan el sur y centro de Africa, incluyendo la región del Congo y las importantes colonias Portuguesas de Angola y Mozambique. Esta gran área, que cubre una gran extensión del continente fué la fuente de un gran número de esclavos, ya que la dominación portuguesa ya había sido afirmada sobre gran parte de la región costanera desde Nigeria al sur del Cabo y la costa este de Zanzibar..." Y según McCtheal ⁽⁶⁾: "De que el tráfico de negros se llevó al interior del Continente africano y muchos de ellos fueron traídos a América lo atestigua Diego de Couto. "Aquellos que deseaban hacerlo por sí mismo así podían, otros enviaban a sus Kafires, ya que algunos de estos mercaderes tenían Kafires esclavos a quienes empleaban en este tráfico, los cuales son tan leales que hasta el presente a ninguno se le pudo acusar de fraudulento o que se quedaran en el interior con la propiedad de sus amos".

De los testimonios anteriores se desprende pues que los esclavos africanos traídos a la América, y por lo mismo a Panamá, procedían de todo el Africa Negra.

Y ¿cómo se obtenían estos negros que debían de servir como instrumento de trabajo en el Nuevo Continente? ¿Cuál su situación en los barcos negreros?

En los primeros tiempos de la esclavitud, los navíos negreros operaban individualmente y hacían tratos con los negros en los caseríos de la costa. Una nave tocaba diferentes puertos de la costa comerciando aquí y allá, obteniendo algunos esclavos en un lugar, un poco de oro en otro o bien robando a los nativos.

Como se comprenderá esta manera de obtener la mercancía humana requería mucho tiempo, tiempo este en que la tripulación de dichas naves era severamente diezmada debido a las enfermedades tropicales y a la traición de los traficantes negros. De aquí que los negreros se unieran para facilitar la obtención de los esclavos.

"La obtención de ese cargamento no siempre se realizaba por el simple proceso de llegar a los barracones y comprar aquellos negros que ne-

(5) Richard Pattee, "The Negro in Hispanic America Civilization", University of Miami Hispanic-American Studies", N° 1 (Nov., 1939), págs. 171-2.

(6) G. McCtheal, *Record of South-Eastern Africa*, VI, (Londres, 1898-1903), pág. 368.

cesitaban, escribe Mary Gaunt (7). Clarkson, cuando buscaba evidencias para justificar la supresión del tráfico de esclavos relata la perversa traición de los hombres blancos... quienes en busca de esclavos encontraron el tráfico pésimo en el Viejo Calabar.

"Se encontraban anclados en el río los barcos **INDIAN QUEEN**, **DUKE OF YORK**, **NACY** y **CONCORD** de Bristol, el **EDGAR** de Liverpool y el **CANTEMBURRY** de Londres, barcos negreros todos. Los esclavos escaseaban... Por lo tanto planearon entre sí... la mejor manera de llenar sus navíos...

"Durante ese tiempo existía cierta rivalidad entre el Viejo y Nuevo Calabar, y los Capitanes de los navíos, enviaron varias cartas a los habitantes del Viejo Calabar, particularmente a Efarín Robin John quien en ese entonces era un noble del lugar. El tenor de estas cartas hacía ver que estaban apesadumbrados de que los celos y querrelas subsistiera entre los dos partidos; que si los habitantes de la Vieja Aldea fueran a bordo, les proporcionarían seguridad y protección; agregando al mismo tiempo que sus intenciones al invitarlos era el de actuar como mediadores y poder remediar sus disputas. Los habitantes de la Vieja Aldea, contentos de que sus diferencias fueran ajustadas, gozosamente aceptaron la invitación. Los tres hermanos del noble ya mencionado... acompañados de otros veintisiete y seguidos de nueve canoas, dirigieron su curso hacia el **INDIAN QUEEN**... A la mañana siguiente se les envió al **EDGAR**, y después al **DUKE OF YORK**.

"Fueron abordado del último navío, dejando sus canoas y acompañantes al lado de las naves. Estos... eran hombres importantes... y al ser bien recibidos y festejados a bordo de los barcos negreros, las otras canoas se acercaron con confianza a las otras naves de la flota. Entonces estos brutales hombres blancos pusieron en práctica su plan. Hundieron las canoas y los acompañantes fueron o asesinados o se ahogaron o fueron tomados como esclavos, corriendo la misma suerte sus amos, quienes eran los invitados de honor de los hombres blancos. El capitán, pilotos y algunos de los tripulantes del **DUKE OF YORK**, armados de pistolas y espadas, acometieron contra los infortunados, quienes sin duda se encontraban cómodamente festejando, que al tratar de huir fueron heridos e imposibilitados y prontamente puestos bajo cadenas".

Por otra parte, ¿cuál era la situación del esclavo durante la travesía, esa larga travesía que duraba meses entre Africa y América?

"Fácil es barruntar, observa Alberto Miramón (8), cuál sería el trato que estos infelices recibían durante la travesía cuando sus amos sólo

(7) Mary Gaunt, *Where the Twain Meet* (Londres: John Murray, 1922), 1922), págs. 102-3-4.

(8) Alberto Miramón, "Los Negreros del Caribe", *Boletín de Historia y Antigüedades*, XXXI, Nos. 351 y 352 (Bogotá, 1944), págs. 179-180.

pensaban traficar con ellos. Sus padecimientos, apenas concebibles, se resisten a toda descripción. Aquel cargamento humano, aquellos cuerpos desnudos y dolientes, eran frecuentemente presa disputada de pestes y enfermedades, cuando no carga que sin compasión se arrojaba al fondo del mar, si el velero negrero era perseguido por alguna fragata enemiga; con escasos alimentos, racionada el agua, respirando aire infecto, pasaban los negros meses del viaje durante los que morían muchísimos y nacían algunos.

“Una vez a bordo del navío negrero se les encadenaba de dos en dos, por un pie y una mano, y se les amontonaba de manera que ocuparan el menor espacio posible, debiendo dormir de lado y dispuestos en pisos superpuestos con altura de dos pies entre uno y otro. Con frecuencia ocurría que un brusco movimiento del navío hacía rodar los unos sobre los otros, y muchos perecían asfixiados. Se les daba dos veces por día batatas, habichuelas y medio litro de agua. Si hacía buen tiempo se les obligaba a bailar sobre el puente “el baile de la bomba” sin quitarles las cadenas, para desentumecer sus miembros, obligando a latigazos a los que se negaban a ello. La tercera parte del cargamento moría en el viaje.

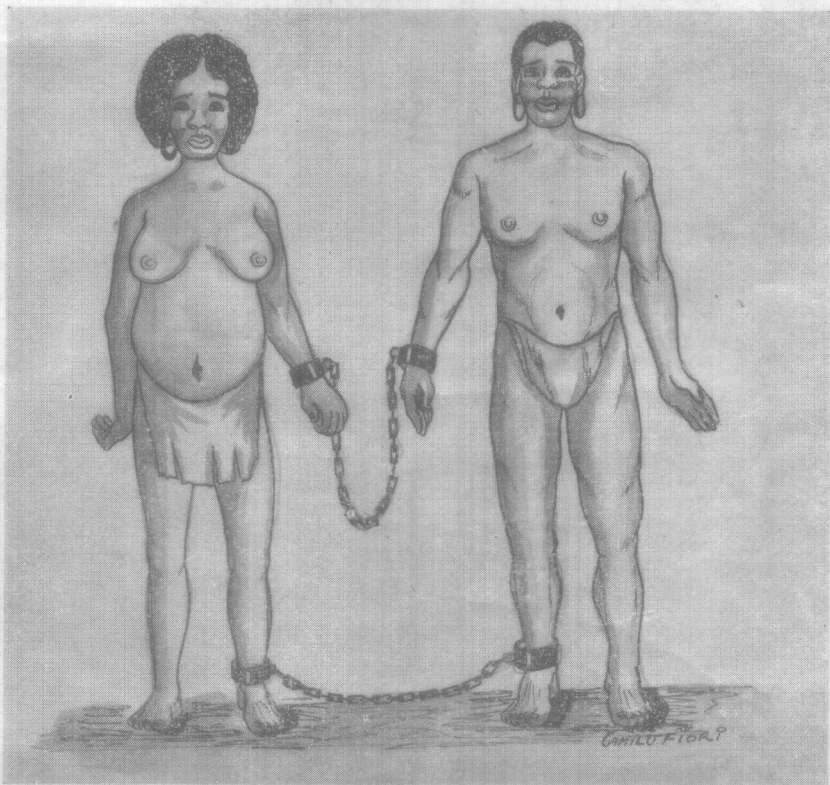
“Los negreros sólo se preocupaban de su cargamento cuando la peste irrumpía en aquellas infestas bodegas; pero aun así, cuentan autores, que solía ocurrir que los cadáveres en putrefacción permanecían durante muchas horas encadenados con los vivos...”

Para pintar con crudo realismo las atroces crueldades de que eran víctimas los esclavos en los barcos vamos a transcribir la situación del negro en las naves VOLADOR y BRILLANTE, este último bajo el mando del Capitán Homans y que presenta Malcolm Cowley en la introducción a la obra del Capitán Theodore Canot, ADVENTURE OF AN AFRICAN SLAVER (9):

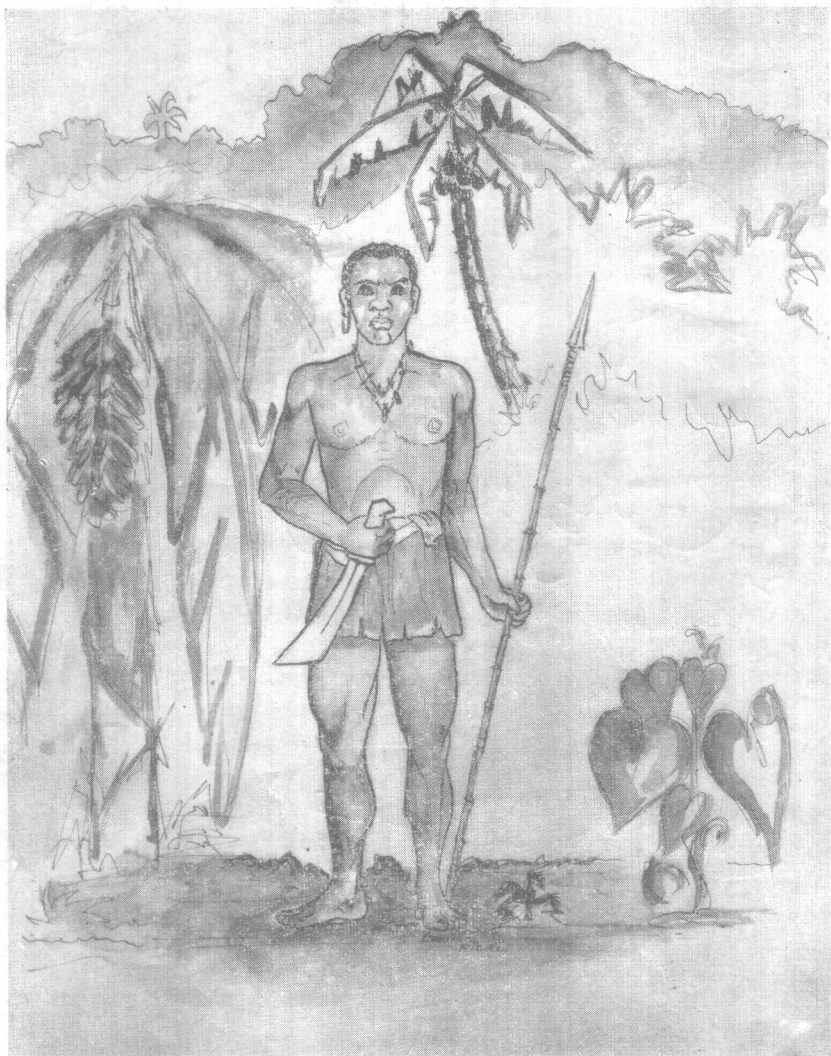
“Con el propósito de sacar de la ventura el mayor provecho, los esclavos eran aglomerados lo más apretadamente posible, como botellas en una caja de whisky. El VOLADOR...era del tamaño de un guarda-costa, y llevaba 747 negros, de los cuales 136 murieron en la travesía. Los esclavos eran acostados de lado, en forma de cuchara, las rodillas dobladas de unos ajustadas al tendón de la corva del vecino. En algunos barcos, no les era posible acostarse; durante todo el viaje lo pasaban sentados unos en las piernas de los otros. La pestilencia era terrible. Un oficial británico testificó que se podía oler un barco negrero “a cinco millas de distancia”.

(9) Theodore Canot, *Adventure of an African Slaver* (Nueva York: Albert & Charles Bone, 1928), págs. XV, XVI y XVII.

Continuará en el próximo Número



“Una vez a bordo del navío negrero se les encadenaba de dos en dos, por un pié y una mano, y se les amontonaba de manera que ocuparan el menor espacio posible...”



Tipo de negro alzado, que en las luchas contra los colonizadores —hispanos y criollos— se les llamó “cimarrones”.

MILES DE PERSONAS GOZAN DEL BIENESTAR
ECONOMICO GRACIAS A LA

Lotería Nacional de Beneficencia

SEA USTED UNO DE ESTOS

Compre Billetes y Sorteo Popular

Y al mismo tiempo que gana dinero contribuya a la
feliz realización de diversas obras de beneficencia
Asilos y Hospitales de la República cumplen su hu-
manitaria misión gracias a la

LOTERIA NACIONAL DE BENEFICENCIA

Usted puede cobrar inmediatamente después de
jugado el sorteo.

PRIMER PREMIO

B/. 44.000.00

SEGUNDO PREMIO

B/. 13.200.00

TERCER PREMIO

B/. 6.600.00

NUMEROS FAVORECIDOS POR LA SUERTE DE ENERO A DICIEMBRE DE 1955

Sorteo	Fecha		Primero	Segundo	Tercero
1869	Enero	2	8413	2454	2913
1870		9	6812	4705	1319
1871		16	2586	6078	5241
1872		23	7633	3990	0488
1873		30	9526	0952	8577
1874	Febrero	6	2593	2074	5034
1875		13	7264	1863	1053
1876		20	4120	7687	4776
1877		27	2099	7040	1862
1878	Marzo	6	4828	7852	4355
1879		13	9052	0410	2220
1880		20	1788	3956	8804
1881		27	2107	7536	3177
1882	Abril	3	8483	0798	7825
1883		10	3435	8543	8620
1884		17	7508	8440	5585
1885		24	9537	3710	5607
1886	Mayo	1	0981	1689	5754
1887		8	1774	3037	9084
1888		15	0888	5776	5534
1889		22	6043	3563	6591
1890	Junio	29	1939	2975	1430
1891		5	1796	0623	4904
1892		12	7676	2479	7791
1893		19	3438	3824	9435
1894	Julio	26	4189	3339	5155
1895		3	7515	2175	0664
1896		10	6233	9569	5940
1897		17	1891	4502	3332
1898	Agosto	24	8705	5715	3536
1899		31	8600	5080	2128
1900		7	2686	9829	8897
1901		14	8977	7815	6666
1902	Septiembre	21	7965	5416	9331
1903		28	5422	2528	5500
1904		4	9793	4089	0710
1905		11	3677	2624	4841
1906	Octubre	18	4482	4135	0240
1907		25	1572	7496	9964
1908		2	5924	8997	1087
1909		9	1519	3651	2870
1910	Noviembre	16	9916	4313	2305
1911		23	6533	8378	7930
1912		30	5472	8904	9057
1913		6	3891	4841	7697
1914	Diciembre	13	2644	6525	3772
1915		20	3346	4619	1238
1916		27	1631	2846	2321
1917		4	0435	0809	2401
1918	Extraord.	11	3411	5053	0014
1919		18	9155	2017	6331
1920		25	4287	6270	0558