

inversión extranjera y construcción de ferrocarriles en Colombia: *the panama railroad co.* (1850-1903)*

Juan-Santiago Correa

Economista, Professor de História e PhD(C) em Sociologia Jurídica e Instituições Políticas Professor Pesquisador do CESA

RESUMO

Em meados do século XIX, fica em evidência um dos processos de investimento estrangeiro de maior sucesso na América Latina e, em particular, na Colômbia, ao menos na perspectiva dos investidores estrangeiros. O processo em questão foi a construção e o início do funcionamento da *Panama Railroad Co.* Esta linha férrea foi construída em um tempo recorde de 5 anos e sua diferença em relação a outras ferrovias do país era que não tinha a intenção de fazer uma conexão entre os centros de produção de bens primários com o comércio internacional, mas que fosse desenhada e executada como uma rota entre os oceanos Atlântico e Pacífico. A *Panama Railroad Co.* foi uma das empresas mais lucrativas naquele momento e colocou em evidência os interesses econômicos e políticos dos Estados Unidos, não somente frente à América Latina, mas também frente aos competidores mais fortes na região: França, Inglaterra e Espanha. A empresa foi um dos monopólios de transporte mais importantes da época e significou um dos recursos fiscais mais relevantes para o governo colombiano, apresentando ao mesmo tempo uma profunda assimetria de poder entre os Estados Unidos e a Colômbia.

Palavras-chave: Ferrovias da Colômbia — Investimento direto estrangeiro — História da economia colombiana — Migração — Panamá

ABSTRACT

The mid-nineteenth century set the stage for one of the most successful process of foreign investment in Latin America and particularly in Colombia, at least from the perspective of foreign investors: the construction and operation of the *Panama Railroad Co.* However, unlike other similar experiences in which the railroads were paramount for the integration of regional and national markets and helped to construct the imaginary of the concept of a nation, this was not the Colombian case. In addition to the late and dysfunctional transport system, the *Panama Railroad Co.*, became one of key elements that would eventually help to question the degree of Colombian sovereignty over Panama.

Keywords: Railways Colombia — Foreign direct investment — Colombian economic history — Migration — Panama

* Submetido em agosto, 2008; aceito em abril, 2009.

1. Introducción

El estallido de la Revolución Industrial a finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX representó cambios profundos en las dinámicas económicas y políticas mundiales. Simultáneamente, el continente americano estaba en una coyuntura histórica especial, pues por primera vez el Estado-nación, se convirtió en la forma de organización política hegemónica¹. Sin embargo, después de los procesos de Independencia, aunque América Latina era "libre", también es claro que era "inglesa", pues los principales flujos de comercio de mercancías de América Latina y, tal vez más importante, los mayores niveles de deuda externa dependían de Inglaterra.

Esto se debió a que la política comercial exterior inglesa en el siglo XIX estaba cimentada en la más adelantada economía industrial de la época y en una política estatal agresiva para apoderarse de los mercados de sus principales competidores en el comercio mundial: España y Francia. Este proceso económico, sumado a un descenso general en el valor de los fletes marítimos, favoreció e impulsó la articulación comercial de diferentes regiones del mundo a la zona de influencia inglesa.

Bajo estas condiciones en el comercio mundial las economías latinoamericanas se basaron, en términos generales, en las actividades extractivas, en la producción de materias primas y en las actividades agrarias. Estas economías eran dependientes económicamente de otros países; primero de España y, después de la Independencia, de Gran Bretaña. Para el caso colombiano, este esquema permitió vitalizar las economías regionales que aprovecharon las coyunturas de exportación que ofreciera el mercado internacional, a pesar de encontrarse débilmente articulada al comercio mundial ubicándose en lo que algunos autores dependentistas clasifican como una región de "periferia secundaria".

No obstante, hacia mediados del siglo XIX la estructura económica y política colombiana entró en una nueva etapa. Estos cambios fueron encabezados por Tomás Cipriano de Mosquera y Florentino González, entre otros liberales, que lideraron lo que se conocería como las Refor-

¹ Entre 1776 y 1830, prácticamente todos los territorios americanos habían realizado la ruptura con el mundo colonial y habían establecido modelos de Estado-nación. Salvo breves períodos en México y Brasil, ninguno de los países independizados intentó un modelo monárquico o feudal.

mas Liberales. Los principales avances que se lograron a partir de 1849 con la abolición de la esclavitud, la división de los resguardos indígenas, la ampliación de las libertades civiles y de prensa, la abolición de la pena de muerte por delitos políticos, la descentralización de la administración y de los impuestos, el mayor control de los gobiernos locales sobre la Iglesia y la supresión de los tribunales eclesiásticos especiales. Estas reformas fueron elevadas a categoría constitucional en 1853 (BERGQUIST, 1999: 41).

En todo caso, bajo estas condiciones y siendo una economía de periferia secundaria, las exportaciones colombianas no se encontraban entre las zonas de influencia más importantes de las economías mundiales, lo que se reflejó en la ausencia de un impulso constante y dinámico para fortalecer un modelo exportador; situación que trajo como consecuencia adicional, que tan sólo unas pocas regiones del país que poseían artículos de exportación se vincularan al comercio internacional, permaneciendo las otras zonas del país con relaciones débiles o inexistentes con el resto del mundo.

Esto se reflejó una lenta modernización del sistema de transporte colombiano, incluso a pesar de algunos intentos tempranos por utilizar la nueva tecnología del vapor en la navegación sobre el río Magdalena, la fiebre ferrocarrilera sólo llegaría al país hasta la década de 1870 y la navegación a vapor sólo se consolidaría en la segunda mitad del siglo XIX².

Sin embargo, es precisamente a mediados del siglo XIX cuando se evidencia uno de los procesos de inversión extranjera más exitosos de América Latina y en particular en Colombia, al menos desde la perspectiva de los inversionistas extranjeros: la construcción y puesta en funcionamiento de la *Panamá Railroad Co.* Esta línea férrea fue construida en un tiempo récord, si se compara con los otros ferrocarriles construidos en Colombia en el siglo XIX, de 5 años y a diferencia de las otras líneas férreas del país no tenía la intención de conectar núcleos de producción de bienes primarios con el comercio internacional,

² En 1823 el empresario alemán Juan Elbers comenzó a operar gracias a una decisión política y un acto legal. La empresa Elbers firmó un contrato exclusivo con el gobierno. Sin embargo, debido a problemas "técnicos" y de infraestructura, la resistencia de los enemigos del libre comercio y rivales personales, la empresa fracasó (FISCHER, 2003: 994).

sino que se diseñó y ejecutó como una ruta de paso entre los océanos Atlántico y Pacífico.

Como se verá más adelante, la *Panama Railroad Co.* fue una de las empresas más rentables de su momento y reflejó de manera clara los intereses económicos y políticos de los Estados Unidos, no sólo frente América Latina sino frente a sus competidores más fuertes en la región: Francia, Inglaterra y España. La empresa se configuró en uno de los monopolios de transporte más importantes de la época y significó uno de los recursos fiscales más apreciados por el gobierno colombiano.

No obstante, a diferencia de otras experiencias en las cuales las vías de transporte se convirtieron en articuladores de los mercados regionales o nacionales y, tal vez más importantes, en una forma de hacer palpable el concepto de Nación, en Colombia esto no ocurrió. Además del tardío y desarticulado sistema de transporte férreo, la *Panama Railroad Co.*, se convirtió en uno de los elementos que eventualmente ayudaría a apuntalar un reto serio sobre la soberanía colombiana sobre Panamá.

Para estudiar el papel que jugó esta empresa en el desarrollo económico colombiano y en las relaciones económicas y políticas del país el texto se divide en seis partes. En la primera, se analizará cómo surgió la idea de una ruta transcontinental en Panamá; en la segunda, se estudiará el papel que jugó la inversión extranjera en la construcción de la línea férrea; en la tercera, se explorará el costo humano que debieron pagar las personas que participaron en la construcción del ferrocarril; en la cuarta, se examinará la relación entre el sistema de correos de los Estados Unidos y la *Panama Railroad Co.*; en la quinta sección se indagará el papel de los intereses extranjeros y locales en la independencia de Panamá y sus efectos tanto sobre el ferrocarril como sobre el proyectado canal interoceánico. Por último, se presentarán las conclusiones.

2. La idea de una ruta transcontinental

La construcción de ferrocarriles fue una de las importaciones de tecnologías más costosas de América Latina, y en ella estuvieron involucradas intrincadas redes de políticos, comerciantes, especuladores de tierras y financieros, elites locales y extranjeras cuyos objetivos no ne-

cesariamente coincidían. En general, los ferrocarriles involucraron altísimos niveles de endeudamiento público para nuestros países y sus rendimientos, si los hubo, se diluyeron en el tiempo y en el pago de intereses.

El modelo tradicional de construcción en América Latina incluía una fase inicial en la que el capital local invertía hasta llevar al proyecto a un punto "aceptable" y luego se hipotecaba al capital extranjero. En un entorno de inestabilidad política y de altos costos de construcción, era usual que el precio de compra fuera más bien bajo y se crearan fuertes incentivos para la especulación (HORNA, 2003:1023).

El mayor desafío que se enfrentaba para hacer rentables estos proyectos era la capacidad potencial de carga de nuestras economías. En general, los trayectos se pensaban como vías para articular productos primarios de exportación con el mercado mundial, lo que ofrecía una carga de retorno muy limitada. Esto hacía que, usualmente, los inversionistas locales estuvieran fuertemente vinculados con el comercio internacional de tal manera que estas inversiones eran realizadas pensando en integrar cadenas de producción más que como redes generales de transporte.

Además, el tamaño interno de los mercados latinoamericanos era en general limitado, lo que restringía la rentabilidad financiera y social de proyectos más ambiciosos. Así, se construyeron redes relativamente desarticuladas y profundamente orientadas al comercio internacional de productos agrícolas o mineros y a la importación de algunos productos manufacturados.

No obstante, el Ferrocarril de Panamá no siguió estos criterios y puede considerarse como un caso atípico en la construcción de ferrocarriles en América Latina y, en especial, en Colombia. En primer lugar, fue el único construido con el expreso propósito de atravesar el continente; en segundo lugar, no conectó ningún centro de producción local con el mercado internacional (PLATT, 1926: 16); tercero, la inversión fue realizada exclusivamente por el capital extranjero; cuarto, fue en términos generales una empresa rentable, al menos mientras pudo mantener el monopolio en los trayectos intercontinentales en América (ARIAS DE GREIFF, 1986: 13).

Las primeras discusiones sobre la necesidad de una línea férrea intercontinental en el istmo de Panamá se realizaron de manera temprana en

el siglo XIX. La primera de estas ocurrió en 1828 cuando el gobierno de la Gran Colombia contrató al inglés J. A. Lloyd y al sueco Mauricio Falmarc para investigar una ruta para esta línea; por falta de fondos el asunto se olvidó. Más tarde, en 1832 el Congreso de los Estados Unidos comisionó al coronel Charles Biddle para negociar una concesión para la construcción de una línea férrea en Panamá, pero su muerte al poco tiempo terminó con este proyecto y la idea perdió interés (PÉREZ, 2007:149).

Para tratar de fomentar la construcción de un camino transcontinental, el gobierno colombiano promulgó la Ley 25 de 1835, mediante la cual se otorgaba una franquicia a los cantones de Panamá y Portobelo para conseguir un inversionista que construyera un camino férreo, y la Ley 29 de 1836, la cual designaba los privilegios y regalías que el inversionista tendría. No obstante, estas leyes no tuvieron la respuesta esperada (Íbid.: 146)

A finales de la década de 1830 y principios de la de 1840 dos propuestas, la primera de los contratistas barón Charles Thierry y Agustín Salomón quienes formaron la compañía *Agustín Salomón et Companie* (BRAVO, 1974: 21), la segunda de una comisión franco colombiana, revivieron la idea de construir un vínculo entre el océano Atlántico y el Pacífico a través de Panamá. Sin embargo, la falta de capital y de inversionistas impidió el avance de los proyectos (COHEN, 1971: 310).

Una iniciativa más sólida se concretó en 1844, cuando el ingeniero francés Napoleón Garella tuvo éxito en la recopilación de la información necesaria para la construcción simultánea de una línea férrea y de un canal interoceánico a través del Istmo. Garella logró constituir una compañía en Francia para tales fines, pero las demoras que enfrentó por diversas razones, además de la situación política francesa de 1848, llevaron al fracaso de la iniciativa (DE LESSEPS, 1886: 517).

Uno de los socios iniciales del barón Thierry, Joly de Sablá, junto con los entusiastas de un canal interoceánico Agustín Salomón y Mathew Klein llegaron a constituir una nueva empresa para llevar a cabo dicha obra. Aunque la empresa fracasó por las mismas razones que las anteriores, Klein viajó a Bogotá donde logró firmar un atractivo contrato en 1847 para construir un ferrocarril en Panamá; no obstante, de nuevo las dificultades económicas y políticas le impidieron a Klein obtener los recursos y la nación declaró caducos en 1848 los privilegios que le había otorgado para tal fin (LEMAITRE, 2007).

Entre tanto, las enormes dificultades que enfrentaba México en la década de 1840 y la expansión territorial hacia el oeste de los Estados Unidos, llevó a que en una rápida sucesión se anexaran los territorios de Texas en 1845, California tras una guerra de anexión entre 1846 y 1848, y Nuevo México y Arizona en 1848. Así México perdió todos los territorios que iban al norte del Río Grande y los que quedaban al norte de la línea formada entre El Paso, Texas, y San Diego, California; de esta manera, la consolidación de la expansión de los Estados Unidos hacia el oeste y el sur se consolidó de manera definitiva con las oportunidades económicas que esto significaba (WEAVER, 1992: 153-155).

El principal problema de estas anexiones, en particular de la costa Oeste, era la comunicación. El transporte de mercancías, personas y correo presentaba unas dificultades mayores para los Estados Unidos, pues el tránsito a través del continente era muy difícil pues se realizaba en carretas o a pie, por terrenos difíciles e incluso sin cartografiar y, en muchas regiones, por zonas controladas por comunidades indígenas hostiles a dicha expansión.

El trayecto por mar tampoco era fácil, pues implicaba un viaje de más de 20.000 kilómetros al sur del continente por el difícil y peligroso cabo de Hornos. Sin embargo, el descubrimiento de oro en California poco después de su anexión implicó un incentivo adicional, difícil de no tener en cuenta por parte del gobierno federal y de los inversionistas estadounidenses (SÁNCHEZ, 2002: 63).

Frente a estas necesidades, el gobierno neogranadino firmó en 1843 el Tratado Mallarino Bidlack con los Estados Unidos, mediante el cual Colombia obtenía la seguridad de neutralidad y el reconocimiento de la soberanía sobre Panamá, a cambio de lo cual, los ciudadanos y el gobierno estadounidenses obtuvieron derechos de tránsito a través del Istmo. Camacho Roldán estimó que para el volumen de pasajeros aumentó de unos 25.000 a 40.000 viajeros anuales a través del Istmo, a un total de 375.000 personas que transitaban en dirección sur, y unas 225.000 hacia el norte entre 1848 y 1869 (PÉREZ, 2007: 151).

Uno de los puntos más importantes del tratado Mallarino Bidlack era el derecho que se le otorgaba al gobierno de los Estados Unidos para transportar cualquier artículo o mercancía con paso franco por el Istmo. En particular, esta cláusula fue muy atractiva para la *United States Post*

Service, pues requerían de una vía más segura y eficiente que la alternativa terrestre en su territorio o la difícil ruta del Cabo de Hornos.

Estos incentivos generaron un enorme interés en tres inversionistas estadounidenses para invertir en este proyecto. El 28 de diciembre de 1848 John Stephens, William Aspinwall y Henry Chauncey³ firmaron un contrato en Washington con Pedro Alcántara Herrán, en nombre del gobierno de José Hilario López para la construcción de una línea férrea transcontinental, para lo cual se fundó, como se discutirá más adelante, la *Panama Railroad Co.*

La compañía se constituyó con un capital suscrito de US\$5'000.000 dividido en 50.000 acciones de de US\$100 cada una, los cuales se fueron aportando durante la construcción en la medida en que esta avanzaba. Así, en 1852 el capital pagado ascendió a US\$1'467.720, en 1853 a US\$2'716.572, en 1854 a US\$2'875.000, en 1855 de US\$4'532.000, en 1862 llegó a US\$4'981.000 y, en 1865, el capital suscrito y pagado se elevó a US\$7'000.000. Para poder enfrentar los gastos de construcción y operación, la compañía obtuvo un crédito libras por el equivalente a US\$4,3 millones de dólares con un interés del 3,5% (Íbid.: 155).

La *Panama Railroad Co.*, cuya construcción comenzó en 1849, obtuvo prebendas exageradas por parte del gobierno colombiano, entre las cuales estaban los derechos exclusivos de la construcción de la línea; la administración de los puertos situados en los dos extremos; derechos exclusivos para la construcción de un futuro canal; una cesión importante de terrenos para construir la línea, los puertos, los almacenes, el derecho de posesión de las tierras en la isla de Manzanillo y 150.000 fanegadas⁴ a perpetuidad en las provincias de Panamá y Veraguas (CAVALIER, *La política internacional de Colombia (1860-1903)*, 1960: 65); y la exención de los derechos de importación de todos los materiales necesarios para la construcción. A cambio de esto, el gobierno colombiano

³ Aspinwall era un reconocido comerciante, Chauncey era un banquero de renombre y Stephens era abogado y explorador aficionado. Todos se encontraban radicados en Nueva York.

⁴ Algunos autores sostienen que la cantidad de tierras cedidas era de 250.00 acres. La utilización de distintas formas de medición introducen variaciones en la medición y hace muy difícil establecer la cantidad de tierras realmente cedidas (en Colombia la fanegada es un cuadrado de 80 metros de lado y un total de 6.400 mts². El acre es una medida de origen inglés que equivale a 43.560pies² o 4.046,856 mts²).

recibía el 5% de lo producido por el correo y el 3% de los beneficios netos en la misma proporción de la repartición de los dividendos repartidos por la empresa (ARIAS DE GREIFF, 1986).

Las principales diferencias con las condiciones acordadas previamente con Klein consistieron, en primer lugar, en que la duración de la concesión sería de 49 y no de 99 años; en segundo lugar, Colombia tenía la prerrogativa para redimir la obra por cinco millones de dólares al cabo de 20 años, cuatro millones a los 30 años y, a los 40 años, por dos millones (CAVALIER, *La política internacional de Colombia (1860-1903)*, 1960: 65). Aunque evidentemente estas eran mejoras con respecto a la negociación realizada con Klein, no quiere decir que el nuevo contrato fuera un gran avance en los procesos de negociación colombianos; por el contrario, las condiciones seguían siendo exageradas para los contratistas y, frente a la posibilidad de los enormes beneficios que la ruta ofrecía, las contraprestaciones fueron más bien bajas.

Para continuar con el proyecto, los inversionistas constituyeron la *Panama Railroad Co.* en Nueva York el 7 de abril de 1849 y se contrataron los servicios de una comisión liderada por el coronel George H. Hughes⁵, ingeniero del *United States Topographical Corps.* para verificar las condiciones técnicas y la viabilidad de la ruta a través del Istmo. Debido a su informe favorable, Stephens viajó a Bogotá en 1850 y firmó el contrato de la concesión con Diego Paredes, Secretario de Relaciones Exteriores de origen panameño (LEMAITRE, 2007).

3. Inversión extranjera y la construcción de la línea férrea

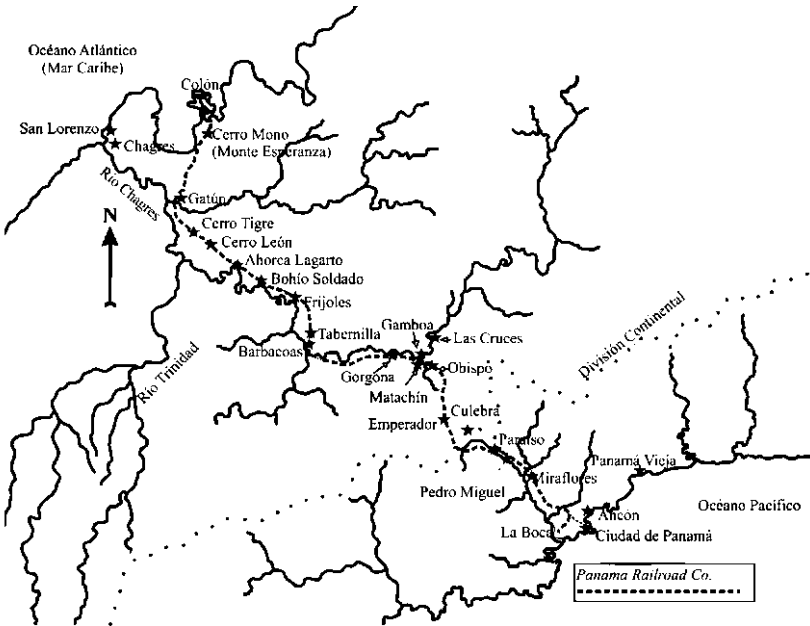
Una vez constituida la empresa en Nueva York, realizadas las visitas técnicas, y firmado el contrato, la empresa debió enfrentar el reto de la construcción. La idea inicial pretendía comenzar el tendido de rieles desde el mar Caribe a partir de Gorgona, un caserío entre Chagres y Cruces, con la intención de utilizar el río Chagres como vía para barcos de vapor de bajo calado como apoyo a la construcción (Íbid.). El pro-

⁵ Según Lemaitre (2007) el título de coronel no obedecía a ningún servicio militar, pero no existe evidencia que ratifique dicha afirmación.

blema fundamental de esta idea consistió en las variaciones permanentes del caudal del río, lo cual impedía un servicio regular.

Frente a esta situación, el siguiente sitio en consideración era el pueblo de Portobelo pues contaba con un pequeño puerto que podía ser de utilidad. Sin embargo, la noticia se filtró rápidamente y el empresario hotelero George Loew compró los terrenos que serían utilizados para la construcción por US\$500 y los ofreció a la empresa por tres millones de dólares (Íbid.). Estas tierras, cercanas al antiguo fuerte de San Lorenzo, ofrecían un terreno sólido por poco más de 40 kilómetros con buenas condiciones para la construcción de la línea, pero esta exorbitante cifra que obedecía a una especulación exagerada, no tuvo ningún interés y se descartaron los planes en Portobelo (TRAINWEB, *History of the Panama Railroad*, s.f.).

Ferrocarril de Panamá, 1855



FUENTE: *La segunda mula de hierro*, 2006: 48.

La empresa, luego de un proceso licitatorio, comisionó a George M. Totten y John G. Trautwine⁶, para la construcción de la línea férrea, quienes tomaron la decisión de mover unos cuantos kilómetros el tendido de la ruta hacia el este de la bahía de Limón, en la isla de Manzanillo, donde se establecieron los primeros cuarteles (Íbid.). Las dificultades de conseguir materiales para la construcción se hizo evidente desde el comienzo, teniendo incluso que importar las primeras barracas de madera desde Nueva Orleans (PANAMA CANAL RAILWAY, s.f.).

Mientras llegaban las barracas, se utilizó el casco del buque *El Telégrafo*, que estaba abandonado desde hacía algún tiempo sobre el río Chagres, con un pequeño campamento y hospital en Gatún (LEMAITRE, 2007). Rápidamente, la isla de Manzanillo vio un proceso acelerado de poblamiento por parte de la compañía, que se vio reflejado en la construcción de almacenes, casas de juego, barracas, y los muelles necesarios para recibir los materiales y el personal requerido.

La compañía llamó a este poblado Aspinwall, pero el gobierno colombiano rechazó este nombre y le puso Colón; unos y otros siguieron utilizando durante casi cuarenta años cada uno de los nombres hasta que los Correos de Colombia se negaron a entregar correspondencia dirigida al poblado de Aspinwall y, a partir de 1890, sólo se conoció con el nombre de Colón (Íbid.). No obstante, no deja de ser curioso que en buena parte de la literatura actual de origen anglosajón sobre el Ferrocarril de Panamá se siga encontrando el nombre de Aspinwall en lugar de Colón.

La construcción se inició en agosto de 1850 alrededor de Cerro Mono, más adelante conocido como Monte Esperanza, una zona difícil de 4 millas pantanosas que hizo que la llegada al río Chagres y la poblado indígena de Gatún fuera muy complicada. No obstante, luego de haber construido 7 millas (poco más de 11 kilómetros) Totten informó a los inversionistas que el dinero se había terminado, con una inversión de poco más de un millón de dólares que no llevaba a ningún sitio (Íbid.). La línea férrea tenía una trocha de 1,435 metros, conocida como estándar o europea⁷.

⁶ Trautwine había quien había dirigido la construcción del Canal del Dique para regular la navegación entre el río Magdalena y el puerto de Cartagena (COHEN, 1971: 310). De acuerdo con Arias, Trautwine también trabajó en esta obra (ARIAS DE GREIFF, 2006: 49).

⁷ La trocha del ferrocarril parece haber sido inicialmente de 4' 8 - 12" (trocha estándar de 1,435 mm), que después se cambió a trochas anchas de 5' 6" (1,6764 mm) y de

Una vez se tuvo noticia de esto en Nueva York, las acciones de la compañía se desplomaron rápidamente. Sin embargo, la buena suerte acompañó a la compañía, pues dos vapores que iban rumbo a California, el *Georgia* y el *Philadelphia*, debieron refugiarse del mal tiempo en la bahía, desembarcando alrededor de mil mineros en la isla Manzanillo y no en la desembocadura del Chagres (TRAINWEB, *History of the Panama Railroad*, s.f.).

Los mineros al ver el ferrocarril solicitaron comprar tiquetes para realizar el recorrido. Esto le presentaba inconvenientes mayores a Totten, pues además de los problemas financieros que estaba enfrentando, veía en estos mil mineros un problema adicional de logística para la construcción; razón por la cual decidió cobrar la altísima suma de 50 céntimos por milla y tres dólares por cada 100 libras de equipaje, que para su sorpresa fueron aceptados sin problema (PANAMA CANAL RAILWAY, s.f.).

Esto tuvo un efecto decisivo para la construcción del ferrocarril, pues no sólo se obtuvieron unos ingresos por US\$7.000, sino que la noticia disparó las acciones en Nueva York y la obra se pudo continuar sin escasez de recursos. Para mayo de 1852 el ferrocarril llegó a la altura de Frijoles, a unos 18 kilómetros de Colón, y en julio al río Chagres donde fue necesario construir un puente de hierro que permitió que en noviembre la primera locomotora con pasajeros cruzara dicho río. Una vez los rieles alcanzaron la altura de Gorgona se abrió el frente desde la costa pacífica (Íbid.).

El inicio de 1854 enfrentó el reto de atravesar la cordillera luego de haber llegado al Obispo en la garganta de La Culebra, teniendo que realizar un corte de unos 40 pies de largo que tardó varios meses en ser completado hasta llegar al valle del Paraíso, donde las condiciones para la construcción fueron mucho más cómodas y la obra pudo continuar a buen ritmo. La pendiente a partir del Obispo era del 1,14% a una altura de 76 metros sobre el nivel del mar (ARIAS DE GREIFF, *La segunda mula de hierro*, 2006: 48).

En 1855 las brigadas de construcción que avanzaban desde los dos frentes se encontraron y para finales de enero entró en funcionamiento

5' (1,524 mm), que conservó hasta hace unos pocos años cuando se rehabilitó y se volvió a trocha estándar.

el primer tren interoceánico y transcontinental de la historia. La extensión total era de 47¹⁰ millas (77 kilómetros) con una inclinación del 1,14%, lo que brindaba las condiciones más favorables para atravesar el continente entre Nicaragua y el Darién; requirió la construcción de 170 puentes con arcos de 15 pies o más y 134 puentes con arcos de menos de 15 pies, con un costo total de USD\$7'407.535 (TRAINWEB, *History of the Panama Railroad*, s.f.).

La inauguración se realizó el 28 de enero de 1855, mientras ejercía la vicepresidencia de la Nueva Granada José de Obaldía, uno de los tres panameños en ocupar la primera magistratura (ARIAS DE GREIFF, *Inauguración del Ferrocarril de Panamá*, s.f.). Con la terminación de la línea, el poblado de San Lorenzo perdió toda importancia y el negocio que habían mantenido por largo tiempo los indios canoeros desapareció por completo, pues los barcos desembarcaban en la isla de Manzanillo en el inicio de la ruta férrea (Íbid.).

Las locomotoras iniciales fueron dos locomotoras del tipo 4-4-0³, una Baldwin y otra New Castle, que fueron compradas al ferrocarril Readin, y luego tres máquinas más del mismo tipo compradas a la fábrica Sellers. La ceremonia de inauguración se hizo en un tren arrastrado por la locomotora "Gorgona" comprada a la casa Portland que transportaba a dignatarios y representantes oficiales (ARIAS DE GREIFF, 2006: 48).

El coronel Totten siguió prestando sus servicios como gerente de la compañía por 5 años más, siendo la fuerza dominante durante diez años en la construcción y operación del ferrocarril. No obstante, el equipo rodante y locomotoras eran insuficientes para atender la enorme demanda que generó la entrada en funcionamiento del ferrocarril, razón por la cual se decidió mantener las tarifas altas, para regular por precio el uso del ferrocarril y evitar una pérdida de prestigio por mal servicio.

Los pasajes de primera clase se fijaron en US\$25, los niños menores de 12 años pagaban US\$6,25, los pasajes de segunda clase eran de US\$10, el equipaje personal se cobró al 5 centavos por libra y el expreso a US\$1,80 por pie cúbico, con la promesa de reducirlos en el tiempo, no

Se sigue el sistema de clasificación estadounidense que dan cuenta del número de ruedas guías, de tracción y de arrastre. El sistema europeo sigue la clasificación por ejes y no por número de ruedas.

obstante esta no se cumplió debido a su aceptación sin quejas (PÉREZ, 2007: 163).

La ruta contaba con una estación cada 4 millas, la cual incluía la casa del maestro de vías, quien controlaba a diez trabajadores. En total había 12 maestros de vías y 120 trabajadores encargados de mantener la línea en condiciones de operatividad (TRAINWEB, *History of the Panama Railroad*, s.f.). Sin embargo, rápidamente los primeros problemas de infraestructura se presentaron al poco tiempo, pues las traviesas de pino originales se pudrieron por las duras condiciones del trópico. Estas debieron ser reemplazadas por traviesas de guayacán (*lingum vitae*) traídas desde Cartagena, las cuales eran tan duras que debían ser taladradas antes de poder incrustar los calvos en ellas.

Las vías de paso se construyeron en Matachín, Gatún, Barbacoas y en la cúspide; se ubicaron cuatro vías de patio en Colón y tres en Panamá. El equipo inicial contó con 4 locomotoras pesadas y cuatro livianas, 22 vagones de pasajeros de 60 personas cada uno, 51 vagones de carga y 72 vagones planos. Los depósitos de leña, combustible inicial de estas máquinas, se ubicaron a lo largo de la vía para mantener las locomotoras en funcionamiento (PANAMA CANAL RAILWAY, s.f.).

Una vez comenzó a operar, el gobierno neogranadino otorgó condiciones adicionales a la empresa, incluso llegando a ser reconocidos como agentes de policía en el Istmo. Incluso, la guardia armada de 40 hombres al mando del *ranger* de Texas Ran Runnels, fue considerada como la única policía de Panamá; éstos eran temidos por la población local, pues podían usar la fuerza, incluso disparar a muerte, sin que hubiera ninguna consecuencia posible para ellos (TRAINWEB, *History of the Panama Railroad*, s.f.).

En 1855 la población total de Centroamérica era de dos millones de personas, la de California de 500.000 habitantes y la costa pacífica suramericana de alrededor de 800.000 personas; y cerca del 90% de la carga que se movía entre el Pacífico y las costas de Centro y Sur América lo hacía a través de Europa, con un estimado de US\$60 millones anuales (Íbid.). El ferrocarril cambiaría esta situación, pues ofrecía una ruta rápida y segura entre el océano Atlántico y el Pacífico, reduciendo el tiempo por mar en varias semanas y, a través de Istmo de 4 días por el río Chagres y 2 días en mulas, a unas cuantas horas por tren (COHEN, 1971: 310).

Resultados operacionales (dólares)

AÑOS	INGRESOS	GASTOS	UTILIDAD	PAGOS A LA NACIÓN
1852	250.162	73.999	176.163	4.403
1853	322.428	113.950	208.478	6.143
1854	453.572	116.542	337.030	5.562
1855	1'099.069	284.156	814.913	14.895
1856	1'360.731	530.249	830.492	27.040
1857	1'305.819	649.302	656.518	27.310
1858	1'506.076	858.589	847.388	27.802
1859	1'925.444	795.748	1'129.696	27.892
1860	1'550.876	702.889	847.987	27.914
1861	1'539.860	611.663	928.197	27.923
1862	1'712.281	729.850	983.331	27.966
1863	2'027.438	829.747	1'197.691	29.498
1864	2'489.222	1'029.769	1'459.453	34.000
1865	2'175.885	1'002.051	1'173.834	38.800
1866	2'424.978	1'208.365	1'216.613	45.700
1867	2'717.393	1'183.785	1'533.607	131.500
1868	3'810.192	1'873.114	1'937.079	250.000
1869	2'299.252	1'501.446	797.811	250.000
1870	1'383.450	1'063.218	320.232	250.000
1871	1'883.885	1'084.000	800.000	250.000

Fuente: Pérez, 2007: 164.

El punto de quiebre hacia finales de la década de los sesenta se debió, como se analizará más adelante, a la pérdida del monopolio del transporte entre la costa este y oeste de los Estados Unidos con la inauguración del Central Pacific-Union Pacific. Esto implicó una desviación importante del transporte de mercancías, personas y los valiosos contratos de correos.

La gran demanda por este ferrocarril lo convirtió por un tiempo en el más rentable del mundo, registrando incluso utilidades en 1868 por US\$4,3 millones de dólares, aunque la utilidad operacional fue de US\$1'937.079. A pesar de lo desigual de la concesión y de las condiciones poco favorables para Colombia, en todo caso no fueron para nada despreciables las sumas que ingresaron a las finanzas públicas, convirtiéndolo,

como se verá más adelante, en uno de los recursos fiscales más importantes de la nación.

4. El costo humano

Las condiciones de construcción del ferrocarril a través de la selva panameña no fueron fáciles. El mito popular afirma que debajo de cada traviesa yace enterrado un trabajador, lo cual es imposible pues en total eran más de 150.000 traviesas, pero sí da una idea bastante clara del imaginario popular alrededor del costo humano de la obra⁹.

En la construcción del ferrocarril participaron trabajadores de diferentes partes del mundo, incluyendo jamaíquinos, martiniqueños, alemanes, portugueses, irlandeses, indios, austriacos, chinos y colombianos. Durante el tiempo de la obra se contrataron entre seis y siete mil personas, la mayoría jamaíquinos y cartageneros.

La mano de obra extranjera enganchada comenzó con un desastroso intento de vincular mano de obra irlandesa. Estos trabajadores se contrataron en Nueva Orleans por un término de seis meses o por un pasaje a California, a un costo que osciló entre US\$15 y US\$50 por persona (COHEN, 1971: 311). Las enfermedades y las difíciles condiciones rápidamente cobraron la vida de parte de estos trabajadores, quienes debieron ser embarcados de nuevo a Nueva York, donde muchos de ellos también murieron a causa de las enfermedades contraídas (TRAINWEB, *History of the Panama Railroad*, s.f.).

Los inversionistas insistían en contratar mano de obra extranjera, pues consideraban que la mano de obra local era perezosa, indolente e ineficiente. Por ello, en 1854 se contrató mano de obra china para la construcción. La primera población china en América Latina, durante el período republicano¹⁰, se trajo inicialmente para trabajar en las plantaciones de azúcar de Cuba en 1847 y en las explotaciones de guano peruanas en 1849. (COHEN, 1971: 311).

⁹ Lo usual actualmente es instalar 1,600 traviesas por cada kilómetro pero en el siglo XIX se llegaron a utilizar hasta 2000 traviesas por kilómetro, lo que daría unas 154.000 traviesas para toda la vía principal.

¹⁰ El censo de Lima de 1614 incluye 38 chinos entre otros asiáticos.

La *Panama Railroad Co.* tomó la decisión de introducir alrededor de 2,000 chinos a la construcción de la línea férrea como parte de un plan para obtener mano de obra extranjera que incluía europeos, suramericanos, chinos y portugueses. La compañía llegó a un acuerdo con un contratista cantonés para pagar US\$25 mensuales a cada trabajador enviado a Panamá y el contratista debía hacer sus propios acuerdos con cada uno de estos individuos. Esta situación en la práctica se convirtió en una forma de explotación por parte del contratista, quien sólo les daba unos cuantos dólares y se quedaba con el resto para pagar los gastos de transporte y alimentación (Íbid.).

El 29 de marzo de 1854 llegó a Panamá el *Sea Witch* con 705 chinos y pronto llegaron otros dos barcos más del oriente. Se estima durante el viaje de dos meses del *Sea Witch* a Panamá murieron cerca de 20 personas. Unos seis meses después se registró una negociación entre "un caballero chino" con la compañía para intercambiar trabajadores chinos por un número igual de jamaquinos. La empresa aceptó gustosa, pues consideraba que la constitución física de los primeros no se adaptó a las condiciones locales. Sólo 195 chinos del total que habían llegado arribaron efectivamente a Jamaica (Íbid.: 312).

Las condiciones insalubres y las enfermedades fueron las primeras causas de muerte entre la población china que llegó a Panamá. Sin embargo, el personal de la compañía detectó tres problemas que no eran comunes a las otras poblaciones extranjeras en la construcción del ferrocarril: primero, los requerimientos de opio y los efectos de la abstinencia que sufrieron al poco tiempo de su llegada; segundo, la preocupación de los ciudadanos panameños para que la empresa y las autoridades retiraran a los mendigos chinos y los tomaran bajo su cuidado; tercero, el alto número de suicidios al interior de esta población (Íbid.).

Las leyes promulgadas en Nueva York contra el consumo de opio impidieron el desarrollo del plan inicial de suministrar 15 gramos diarios (a un costo de 15 centavos), el cual había mostrado un alto grado de éxito sobre dos terceras partes de la población china que se encontraba enferma y que volvió al trabajo una vez las primeras dosis fueron distribuidas (Íbid.: 313)¹¹.

No obstante, la información disponible no permite saber con certeza la situación de la población china en Panamá. En particular, no es claro la medición de los niveles de

Debido a la imposibilidad de trabajar de la población china -por enfermedad, depresión, síndrome de abstinencia, etc.- y la incapacidad de la empresa de recluir en hospitales a estas personas, una parte importante se diseminó por los pueblos y ciudades panameñas como mendigos por sus calles pidiendo comida o dinero (Íbid.). En general las opiniones que se esgrimían en los periódicos sobre esta situación abogaban por su expulsión o por el uso de la fuerza policiaca para controlarlos y forzarlos a comportarse.

Hay que tener en cuenta también que la población china recurría a sus métodos tradicionales de medicina y los hospitales occidentales eran vistos con recelo, lo que aumentaba los niveles de deserción de dichas instituciones. En un período de tiempo muy corto se reportaron 125 muertes por ahorcamiento y cerca de 300 por otro tipo de suicidio entre la población china en Panamá (Íbid.: 314-315). Las explicaciones de este fenómeno, aunque variadas, no dan cuenta de la enorme tragedia humana que esto significó.

De acuerdo con Cohen, se ha detectado que el puerto de Swatow (hoy Shantou), donde se embarcaron los inmigrantes chinos, era un centro de comercio ilegal de personas y usualmente éstas hacían parte del segmento más pobre de la población. El reclutamiento se hizo con frecuencia bajo falsas promesas e incluso, cuando otros métodos fracasaron, a través del secuestro a lo largo de la costa china. Las condiciones mismas del transporte eran terribles y se reportó que muchos incluso llegaron muertos al lugar de destino (Íbid.: 316). En general, los barcos en que se transportaban a América eran considerados como "infiernos flotantes" y el *Sea Witch* no era la excepción; los capitanes de estos barcos temían motines de sus pasajeros y, para evitarlo, los mantenían encerrados y en condiciones draconianas.

No es improbable pensar que al momento de su llegada al istmo, la población china sufriera de estrés físico y psicológico asociado con el modo de reclutamiento y las condiciones del viaje. Cuando estos factores se suman a la abstinencia del opio y los síntomas de las enfermedades típicas de la región, se puede comenzar a entender los altos índices de suicidios.

consumo de opio o de adicción entre la población asiática en Panamá y, buena parte de esta argumentación puede estar sobreestimando los prejuicios culturales de la época.

Dicha situación tampoco fue extraña a la población china que migró a Cuba y a Perú, lo que puede sugerir la existencia de algunos patrones culturales previos que incidieron en las tasas de suicidio. No obstante, sin un adecuado estudio de los lugares de origen y la composición demográfica de esta población, entre otros, esto no pasa de ser meras especulaciones. Hay que tener en cuenta que para esta población en Panamá no existía ninguna alternativa al trabajo en el ferrocarril, y la única que eventualmente surgió fue su relocalización en Jamaica.

Frente al terrible fracaso de esta política de enganche de mano de obra, la empresa decidió contratar mano de obra jamaicana y cartagenera, predominantemente de raza negra y mulatos, para laborar en la construcción, pues "parecía" que dicha mano de obra estaba mejor adaptada a las condiciones de la zona. Cuántas vidas y tragedias humanas se hubieran evitado si se hubiera pensado lo obvio desde el principio: que la población local está mejor adaptada a la zona que la mano de obra foránea.

En términos generales, los registros generales de la mano de obra y de los muertos en la construcción son bastante confusos debido a que sólo hay estadísticas referentes a la mano de obra blanca, de los que se tiene el registro de 293 muertes en los cinco años de la construcción (LEMAITRE, 2007). No obstante, se sabe que para 1853 de los 1.590 trabajadores unos 1.200 eran de raza negra y que las condiciones de trabajo al interior de la mano de obra blanca tampoco eran ideales, pues se estima que sólo podían trabajar una de cada tres semanas por enfermedad (TRAINWEB, *History of the Panama Railroad*, s.f.)¹².

Pérez sostiene que el total de muertos durante la construcción hubo 835 muertos, de los cuales 295 eran blancos, 140 negros y 400 chinos (PÉREZ, 2007: 162). Estas cifras parecen vincularse sólo a los trabajadores vinculados directamente a la empresa y no a los contratistas que en ella trabajaron. No obstante, brindan una idea aproximada del efecto de las enfermedades tropicales sobre la mano de obra.

Uno de los principales problemas de salud fue la situación endémica de la malaria, la cual cobró la vida de trabajadores y directivos sin discriminación. En 1852, esta enfermedad provocó la muerte del presi-

Al igual que en la nota anterior, la información sobre este asunto puede tener un sesgo importante y no hay evidencia que permita contrastar estos datos.

dente de la compañía, John Lloyd Stephens¹³, y dejó gravemente enfermo al Totten. Ese mismo año, una epidemia de cólera traída por un vapor proveniente de Nueva Orleans cobró la vida de unos 50 empleados estadounidenses y un número indeterminado de trabajadores de otros orígenes. Ese mismo año, en julio, el Cuarto de Infantería de los Estados Unidos atravesó la zona con un saldo de 150 soldados muertos; el joven capitán Ulysses S. Grant recordaría años más tarde, ya presidente de los Estados Unidos, que "los horrores del camino en la temporada de lluvias estaban más allá de toda descripción" (TRAINWEB, *History of the Panama Railroad*, s.f.).

Sin embargo, por morboso que pueda resultar, estas tasas de mortalidad se convirtieron en una de las fuentes de ingresos más estables durante la construcción del ferrocarril, pues los cuerpos de la población no blanca eran empacados en barriles con vinagre para ser vendidos a escuelas médicas y hospitales en todo el mundo. Los ingresos obtenidos de este extraño negocio permitieron financiar durante mucho tiempo el pequeño hospital de Colón, cuya dirección fue asumida por el Dr. Totten, hermano del constructor de la obra (Íbid.; PÉREZ, 2007: 158).

5. Los correos y el ferrocarril

Una de las principales preocupaciones del gobierno de los Estados Unidos a mediados del siglo XIX fue la implementación de un sistema de correos que pudiera servir de forma eficiente a todo el país y cuyo principal obstáculo era indudablemente las vías de comunicación, pues el recorrido de costa a costa debía hacerse por la ruta del cabo de Hornos o a caballo al interior del continente, a través de las Montañas Rocosas. Ambas rutas eran inciertas, difíciles y muy lentas.

La construcción de la línea férrea en Panamá ofrecía una solución expedita a este problema, al menos mientras se regulaba un sistema más eficiente al interior de los Estados Unidos. La ruta Panamá se dividió en tres secciones: la primera, la ruta del Atlántico que iba desde Nueva

¹³ A la muerte de Stephens, la presidencia fue asumida por William C. Young. Sin embargo, debido a las dificultades que enfrentó, presentó su renuncia y fue reemplazado por David Hoadley (PÉREZ, 2007: 159).

York hasta el río Chagres; la segunda, la ruta de la Nueva Granada que utilizaba la línea férrea; y la tercera, la ruta del pacífico que iba desde Panamá hasta el puerto de San Francisco.

La ruta del Atlántico controlada por la *United States Mail Steamship Co.*, de propiedad de George Law, realizaba escalas en los puertos de Charleston, Savannah, Key West, la Habana, Nueva Orleans y, en ocasiones, realizaba paradas en Kingston para reabastecimiento y recoger correo. El servicio desde Nueva York comenzó a operar a finales de 1848, aunque el ferrocarril aún no estaba terminado, y operaba dos buques de buen tamaño: el *Ohio* (3.000 toneladas) y el *Georgia* (3.300 toneladas) (TRAINWEB, *The Panama Railroad and the US Mail*, s.f.)

Mientras entraba en operación la *Panama Railroad Co.*, la ruta Panamá fue controlada por la *Pacific Mail Steamship Co.*, por medio de mulas y canoas. Por supuesto, esto se convirtió en el principal cuello de botella del servicio de correo y, aunque en 1849, el gobierno neogranadino asumió el servicio a través de compañías locales, no hubo una mejora sustancial en la ruta (Íbid.).

La *Pacific Mail Steamship Co.*, de propiedad de William H. Aspinwall, iniciaba la ruta en la ciudad de Panamá y terminaba en San Francisco, con escalas en Acapulco, Manzanillo, San Blas, Mazatlán, San Diego y Monterrey. No obstante, los bajos niveles de utilización hicieron que a partir de 1851 sólo se hiciera una parada en Acapulco o en Manzanillo. La compañía operó inicialmente el vapor *California*¹⁴ (1848) y, más adelante, el *Panamá* y el *Oregon* (1849) (Íbid.).

La *Panama Railroad Co.* firmó un contrato en 1852 con la oficina postal estadounidense para llevar el correo a través del Istmo. Los cargos se realizaron por peso, pero poco antes de terminar la construcción se modificó el contrato por una tasa fija de US\$100.000 anuales, para luego, en 1860 al término de los contratos marítimos, fijarla a sólo US\$25.000 anuales (Íbid.).

A partir de 1856, la compañía organizó una línea de vapores que iban desde la ciudad de Panamá hasta San José (Guatemala), al tiempo que se fundaba una compañía británica que hacía un recorrido que incluía

¹⁴ Estos vapores fueron construidos en Nueva York y debieron hacer el recorrido a través del cabo de Hornos. Los primeros tripulantes del *California*, excepto el capitán y un maquinista, abandonaron la nave en San Francisco para dedicarse a la búsqueda de oro (TRAINWEB, *The Panama Railroad and the US Mail*, s.f.).

el sur de Chile, Perú, Bolivia y Ecuador, movilizando en 1858 una carga por un valor de US\$2'000.000. Las mercancías que se movilizaban desde Centro y Sur América eran básicamente productos agrícolas y de extracción que incluían añil, tabaco, quina, caucho, café, perlas y cacao, y algunos artesanales como sombreros con destino al resto del mundo, y la carga de retorno eran bienes manufacturados (TRAINWEB, *History of the Panama Railroad*, s.f.).

Cuando la *United States Mail Steamship Co.* se retiró del servicio en la década de los sesentas, la *Pacific Mail Steamship Co.* y la *La Panama Railroad Co.* se unieron para formar la *North Atlantic Steam Ship Co.* para operar la ruta Nueva York-Colón, donde seguía la ruta tradicional. Durante esta coyuntura, el magnate estadounidense Cornelius Vanderbilt fundó una nueva compañía, la *Atlantic and Pacific Steamship Co.*, con vapores en ambos océanos.

Esta competencia llevó a una fuerte puja para obtener los contratos de exclusividad para el transporte de correo, que fue ganada por el apoderado Daniel H. Johnson en nombre de unos inversionistas diferentes a los mencionados. Las dificultades logísticas que tenían al no controlar los vapores ni el ferrocarril les impidió cumplir con las condiciones del contrato, el cual le fue otorgado a Vanderbilt en febrero de 1860 (TRAINWEB, *The Panama Railroad and the US Mail*, s.f.).

Una vez logrado el contrato, Vanderbilt llegó a un acuerdo con la *Pacific Mail Steamship Co.*, mediante el cual esta última continuaba operando la ruta del Pacífico. El acuerdo duró hasta 1865 cuando la *Pacific Mail Steamship Co.* asumió la totalidad de la ruta marítima Nueva York-San Francisco. El principal problema que estas compañías debieron enfrentar fue la suspensión de los subsidios del correo en 1861 y el establecimiento de una tarifa por cantidad de correo transportado (Íbid.)

No obstante, las altas tarifas del ferrocarril llevaron a tensiones entre la *Pacific Mail Steamship Co.* y la *Panama Railroad Co.*, las cuales a pesar de tener algunos de socios principales en común, llevaron a un rompimiento entre ellos y a reabrir por un tiempo la difícil y costosa ruta por el cabo de Hornos, utilizando vapores de mayor tamaño y más rápidos que transportaban no sólo correo sino carga y pasajeros (LEMAITRE, 2007).

Los altos costos tarifarios cargados por la *Panama Railroad Co.* fueron tales que llevaron a que una compañía británica, la *Australian and New*

Zeland Steam Packet Co., subsidiaria de la *Royal Mail*, no pudiera seguir prestando el servicio de correo entre Gran Bretaña y sus colonias, y quebrara (Íbid.).

Sin embargo, esta condición de cuasi monopolio llegaría a su fin el 1869 cuando se inauguró el primer tren transcontinental en los Estados Unidos, el *Central Pacific-Union Pacific*, quitándole una porción muy importante de mercado al ferrocarril en Panamá, pues ofrecía una ruta interna rápida y eficiente para el transporte de personas, correo y mercancías (PANAMA CANAL RAILWAY, s.f.).

6. Intereses extranjeros en Panamá

Los intereses de los Estados Unidos en el resto de América fueron objetivos estratégicos desde muy temprano. Tal vez una de sus primeras expresiones de esto fue la Doctrina Monroe, diseñada durante la presidencia de John Quincy Adams y presentada al Congreso por el presidente James Monroe en 1823 (BASSETT MOORE, 1928: 31). Sus tres principios básicos eran: primero, las potencias europeas no tienen derecho a intervenir en los asuntos de los Estados americanos; segundo, toda intervención será considerada como un acto hostil por los Estados Unidos; y tercero, la fundación de colonias es inadmisibles en el continente americano (COLLINGS, 1924: 37). El corolario más popular de dicha doctrina es el de "América para los americanos", aunque en la práctica se aplicó en su sentido más restrictivo.

Uno de los hechos fundamentales que llevó a esta proclamación fue que tras los procesos de independencia política latinoamericanos continuaban existiendo unos lazos muy fuertes de dependencia económica respecto a los Estados europeos, la cual era considerada con prevención por los Estados Unidos (LORIA, 1914: 130). La declaración fue recibida cálidamente en toda América Latina, incluso Colombia propuso que fuera ratificada en el Congreso de Panamá de 1826, llamándola "el evangelio del nuevo continente" (COLLINGS, 1924: 37). Desafortunadamente, una doctrina internacional es tan fuerte como su más débil interpretación y la misma Colombia abrió de sentir los efectos de la Doctrina Monroe sobre Panamá a lo largo del siglo XIX.

Mediante esta política exterior los Estados Unidos paradójicamente asumieron el derecho a mediar en las relaciones entre los Estados europeos y los americanos por medio de una declaración que sostenía el principio de no intervención, al tiempo que llevaba a ejercer el derecho a intervenir en los asuntos latinoamericanos (PILLET, 1914: 132). Dichas intervenciones ocurrieron a lo largo del siglo XIX y principios del XX en México, Puerto Rico, Nicaragua, la guerra Hispanoamericana, Haití y Panamá, entre otros.

Una de las primeras señales de alarma sobre la soberanía colombiana en el Istmo, al menos para políticos colombianos como Miguel Samper entre otros, comenzó en 1856 y sólo terminaría diplomáticamente en 1869. El hecho, que se conocería como el incidente de la sandía, ocurrió el 15 abril de 1856 cuando unos 940 pasajeros del buque *John L. Stephens* esperaban en el puerto de Colón a que la marea cambiara para continuar el viaje hacia los Estados Unidos, cuando se escucharon unos disparos de parte y parte (PÉREZ, 2007: 166).

Las versiones sobre el suceso son contradictorias y tienden a exagerar los méritos y las culpas de cada uno de los participantes, dependiendo del país de origen de quien los comenta. Lo que sí es claro, es que el ciudadano estadounidense Jack Oliver en medio de una borrachera se negó a pagar diez centavos por una tajada de sandía al frutero José Manuel Luna, luego de un airado reclamo por parte del último Oliver sacó su arma y disparó ocasionando una fuerte reacción de pasajeros y lugareños, quienes asaltaron el Hotel Luna, donde se refugió Oliver, situación que terminó con un saldo trágico de muertos (LEMAITRE, 2007; PÉREZ, 2007: 166)¹⁵.

Los motines que se desataron afectaron las propiedades de los extranjeros en la ciudad y parece tener un trasfondo de resentimiento social, en especial en los braceros que quedaron sin empleo desde la entrada en funcionamiento del ferrocarril, en contra de la *Panama Railroad Co.*, y en general en contra de los estadounidenses (LEMAITRE, 2007). Sin embargo, las fuentes de la época no dan suficiente información en este sentido pero es una hipótesis que no puede descartarse.

¹⁵ Las cifras sobre los muertos no coinciden en las fuentes y las cifras oscilan, por ejemplo, entre 25 a 50 heridos, o entre 16 a más de 20 muertos.

La respuesta del gobierno de los Estados Unidos fue exagerada, pues procedió al envío de los barcos de guerra *Independence* y *St. Marys* y el desembarco el 19 de septiembre de 1856 de 160 marines para ocupar durante tres días la estación del ferrocarril. Esta acción, a más de 5 meses de haber ocurrido el incidente, hizo efectiva la cláusula xxxv del tratado Mallarino-Bidlack. Este hecho exacerbó las ya duras críticas y discusiones al interior de Colombia sobre el contenido de este tratado (Íbid.).

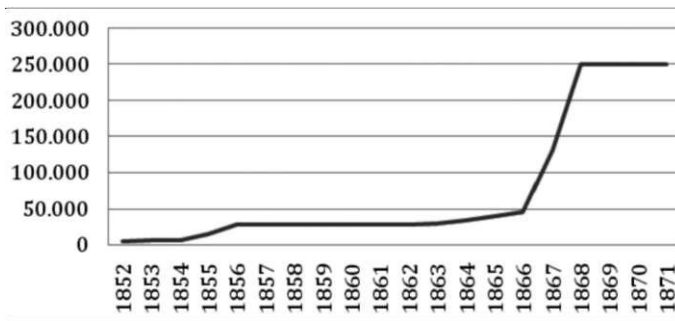
Las exigencias estadounidenses para solucionar el problema fueron desproporcionadas: primero, exigían que Panamá y Colón se convirtieran en ciudades libres cuyo gobierno tendría una jurisdicción de varias millas de ancho con la línea férrea como eje; segundo, la cesión de las islas en la bahía de Panamá a los Estados Unidos; tercero, la transferencia de los derechos sobre el ferrocarril de la Nueva Granada a los Estados Unidos; y cuarto, el pago de una indemnización de dos millones de dólares por las vidas perdidas. La disputa diplomática tardó alrededor de diez años en ser solucionada y al final Colombia debió pagar la injusta suma de US\$412.394 y US\$142.637 de intereses, amparados en el protocolo Herrán-Mack de 1857 (Íbid.; PÉREZ, 2007:167).

En medio de estas discusiones ocurrió un cambio político interno de mayor importancia, pues en agosto de 1867 como consecuencia de la transformación de la Nueva Granada en los Estados Unidos de Colombia, se dio por terminada la concesión por 49 años y se inició una nueva negociación con los inversionistas estadounidenses. Esto ocurrió poco antes del cumplimiento del plazo de 20 años de funcionamiento, al término de los cuales la nación podía hacer uso del derecho de compra por 5 millones de dólares. A pesar de que nadie en el mundo dudaba que el país haría uso de este derecho, Totten logró hacer un exitoso cabildeo en la capital, exagerando los peligros financieros que enfrentaba la empresa y, aprovechando la debilidad fiscal forzó la firma de un nuevo contrato en 1867 (LEMAITRE, 2007).

La nueva negociación tuvo algunas diferencias importantes, entre las cuales estaban la ampliación del término a 99 años; el pago de un millón de dólares y una anualidad por US\$250.000 al gobierno colombiano; además del transporte de tropas, oficiales con equipaje, munición, armamento y otros productos sin cargo por parte de la compañía (TRAINWEB, *History of the Panama Railroad*, s.f.).

Estos recursos representaban alrededor del 9% de los recursos fiscales de Colombia, que sumados con los ingresos por los impuestos de aduanas (54% aproximadamente) y el monopolio de las salinas (27% aproximadamente) representaban usualmente el 90% de los ingresos fiscales del país (DEAS, 1982: 311). En especial, las anualidades pactadas jugaría un papel central en el establecimiento y financiación del Banco Nacional durante la administración Núñez, pues para el establecimiento de buena parte del capital necesario para su puesta en marcha se contrató un préstamo por dos y medio millones otorgado al gobierno por la empresa Morton, Blis & Co. de Nueva York (HERNÁNDEZ, 2001: 63).

Pagos al gobierno de Colombia



FUENTE: PÉREZ, 2007: 164.

Este préstamo fue garantizado con los derechos que tenía Colombia en la *Panamá Railroad Co.*, para lo cual se negoció un anticipo de la participación estatal en el ferrocarril de dos millones de pesos oro como avance por 27 anualidades futuras. Como se puede apreciar en la Gráfica No. 1, a partir de la renegociación de la concesión se puede apreciar un aumento significativo de los ingresos percibidos por el gobierno nacional¹⁶.

Adicionalmente, el nuevo contrato de concesión eliminó la restricción que tenía el país para otorgar privilegios de construcción de car-

¹⁶ No obstante, la capacidad de negociación en este momento se vio reducida en la medida en que para el mismo período de dos años, Colombia tuvo 5 presidentes (Murillo Toro, Rojas Garrido, Mosquera, Joaquín Riascos y Santos Acosta), dos de los cuales ejercieron el cargo de manera simultánea durante un mes.

reteras y de un canal en el istmo. A pesar de esta modificación, se permitió una cláusula mediante la cual se protegían los intereses del Ferrocarril puesto que si el canal se construía en el eje Panamá-Colón, se indemnizaría a la compañía (LEMAITRE, 2007).

Esta situación se combinó con un cambio en las condiciones de competitividad que enfrentaba la línea a partir de la apertura en 1869 del *Central Pacific-Union Pacific*, pues la pérdida de mercado repercutió en los resultados financieros. Incluso, para 1877 los ingresos del ferrocarril fueron de \$1'284.000 mientras que los ingresos operativos eran de \$998.000, para una ganancia de apenas \$286.000 lo que provocó una caída muy fuerte de las acciones en Wall Street, las cuales tras haberse cotizado en un pico de US\$369 por acción en 1874, pasaron a US\$52 en 1876 (PANAMA CANAL RAILWAY, s.f.).

Para 1884 la *Panama Railroad Co.* tenía en operación alrededor de 37 locomotoras del tipo 0-4-0 y 4-4-0, provenientes de las fábricas Sellers, New Castle, Portland, Baldwin y Rogers de los Estados Unidos (ARIAS DE GREIFF, 2006: 49). Sólo hasta la llegada de los franceses, como se verá más adelante, se adquirieron equipos europeos.

Frente a la pérdida de presencia en el mercado y la eliminación de los derechos de exclusividad para la construcción de un canal interoceánico que habían mantenido, los franceses comenzaron a discutir la posibilidad de iniciar la obra. Primero, en el Congreso de Geografía reunido en París en 1875 se decidió que era necesaria una nueva expedición, para lo cual se formó una nueva sociedad de exploración y se consiguieron los fondos necesarios. Dos oficiales navales, Armand Reclus y N. B. Wyse y, un ingeniero, M. Celler fueron enviados a investigar la zona y juzgar los méritos relativos de las distintas regiones. Luego de 3 años, regresaron a París y sometieron al Congreso de 1879 diferentes esquemas y se decidió que la mejor ruta posible era Colón y la ciudad de Panamá (DE LESSEPS, 1886: 517-518).

Mientras se conocían los resultados de esta expedición, Ferdinand de Lesseps y otros socios fundaron en París la *Société Internationale du Canal Interocéanique*¹⁷ (luego *Compagnie Universelle du Canal Interocéanique*) con un capital de \$214 millones. Una vez se supieron de los resultados

¹⁷ Los principales socios fueron el ciudadano húngaro Istvan Türr, junto con Jackes Reinach y Lucien Bonaparte Wyse.

favorables de la misión del Congreso de 1879, Lesseps comenzó a acumular importantes cantidades de suministros en Panamá, con un efecto inesperado para la línea férrea al obtener un aumento importante de carga transportada (PANAMA CANAL RAILWAY, s.f.).

Sin embargo, los costos de las tarifas de fletes resultaban demasiado altos para la compañía francesa y de Lesseps decidió comprar más del 98% de las acciones (68.887 de las 70.000 disponibles) de la *Panama Railroad Co.* Las acciones se dispararon de unos US\$60 por acción a US\$291, para un total aproximado de US\$25 millones (93 millones de francos), pero aún así resultaba más barato que pagar los fletes¹⁸. No deja de ser interesante notar que el valor en libros de la compañía era de US\$1'500.000, pero los derechos de exclusividad les dieron la ventaja en la negociación.

Para 1886, la línea transportó 320.928 toneladas de carga (su pico más alto) y movilizó un número record de 799.264 personas (Íbid.). La intención de Lesseps era la de trasladar la sede a París, pero las regulaciones de la compañía al momento de su fundación en 1849 lo hicieron imposible, y se debió mantener las reuniones oficiales de la misma en Nueva York, a pesar del control francés que se tenía sobre ésta (TRAINWEB, *History of the Panama Railroad*, s.f.).

La administración francesa realizó mejoras y actualizaciones a la infraestructura, pero también adquirió una importante cantidad de maquinaria innecesaria, incluyendo palas de nieve, casas de lujo, entre otros bienes, lo que generó una fama de corrupción generalizada. Los salarios y los gastos se elevaron notablemente hasta que la compañía colapsó en 1888.

En todo caso, para atender los requerimientos de construcción del canal, la compañía compró entre 1881 y 1887 unas 65 locomotoras estadounidenses del tipo 0-6-6TS, 4-4-0 y 0-4-2TS para trocha de 1,524 metros provenientes de las fábricas Rogers, Hinkley, Cooke y Porter. Además, de cerca de 213 máquinas de las fábricas Franco-Belge, Couillet, St. Leonard y Cockerill, en trocha ancha; 33 locomotoras para vía de metro, las cuales nunca llegaron a Panamá; y 14 Franco-Belge para vía de 500 milímetros que ni siquiera se tomaron la molestia de desempacar de las cajas en las que fueron

¹⁸ Al momento de encargarse de la obra en Panamá de Lesseps tenía 75 años.

enviadas para ser ensambladas en el lugar de destino (ARIAS DE GREIFF, *La segunda mula de hierro*, 2006: 50).

Por supuesto, la línea férrea dio unas ventajas competitivas de largo plazo sobre otros países en los cuales era factible construir un canal. En primer lugar, existía una infraestructura adecuada para apoyar las obras; en segundo lugar, brindó la posibilidad de conocer con mucho detalle las condiciones geográficas, climáticas y técnicas del probable lugar de construcción; y por último, entrenó en las habilidades necesarias a un importante grupo de ingenieros (TRAINWEB, *History of the Panama Railroad*, s.f.).

Sin embargo, también generó un temor al interior de los Estados Unidos pues la posibilidad de perder el control sobre un futuro canal interoceánico y el mismo hecho de haber perdido el control de la línea férrea generaba unas debilidades militares estratégicas que no podían dejar de tener en cuenta. No obstante, la compañía de construcción del canal se había declarado en bancarrota y había cesado trabajos para 1889, aunque la línea férrea seguía operando.

El final de la *Compagnie Universelle du Canal Interocéanique* no pudo ser más triste. Los últimos años de Lesseps estuvieron inmersos en un penoso proceso judicial que terminó con su condena a dos años de prisión, al igual que su hijo Charles. Incluso, Gustave Eiffel, también estuvo condenado a dos años por el mismo proceso que se fundamentó en la pérdida financiera que tuvieron los 800.000 ahorradores que habían comprado los bonos de la compañía. Este escándalo financiero llegó a las más altas esferas del gobierno francés, obligando a la caída del gabinete del presidente Sadi Carnot y afectando la reputación del importante político Georges Clemenceau (PÉREZ, 2007: 183).

Luego de estos penosos sucesos, los liquidadores de la *Compagnie Universelle du Canal Interocéanique* lograron después de un difícil proceso la creación con los activos remanentes de la compañía la constitución de una nueva empresa: *Compagnie Nouvelle du Canal*. Esta sociedad tenía un capital suscrito de 65 millones de francos (US\$13'000.000) divididas en 650.000 acciones, de las cuales el 7,69% se consideraron como pagas a favor de Colombia a cambio de ratificar los antiguos contratos y privilegios. El resto de las acciones fue adquirido por Gustave Eiffel, Philippe Bunau Varilla y algunos de los acreedores (Íbid.: 185).

Así, el patrimonio de la compañía quedó constituido por los activos remanentes que aún existían en Panamá y, por supuesto, la *Panamá Railroad Co.* Sin embargo, para los inversionistas lo más importante era los derechos exclusivos de construcción del canal. La dirección del Ferrocarril estuvo a cargo de William Nelson Cromwell, quien además tenía alguna participación accionaria (Íbid.: 185).

Simultáneamente, el gobierno de los Estados Unidos seguía insistiendo en la firma de un tratado con Colombia para construir un canal; sin embargo, el gobierno colombiano a lo largo de 1901 dilató constantemente cualquier respuesta y Marroquín como vicepresidente le hizo una oposición permanente a cualquier iniciativa en este sentido. Actitud que se veía en los Estados Unidos como una muestra de la corrupción reinante en Bogotá.

Para acabar de ajustar, el embajador en Washington Carlos Martínez Silva fue retirado por el gobierno debido a su posición política. Su reemplazo fue José Vicente Concha, quien no sólo no hablaba inglés, sino que no había salido del país. Como directriz del canciller Abadía Méndez, Concha exigió al gobierno estadounidense la suma de veinte millones de dólares por rescindir el contrato con los franceses¹⁹.

Para los Estados Unidos y sus intereses en Panamá, esta situación se hizo más preocupante en la medida que ocurría en medio de la guerra de los Mil Días (1899-1902) en Colombia. Este enfrentamiento fue la máxima expresión de las tensiones entre el liberalismo y el gobierno conservador de la Regeneración, convirtiéndose en la más cruenta y violenta de las guerras civiles del siglo XIX. Las principales zonas en las que se vivió el conflicto fueron las del oriente cafetero, pero el departamento de Panamá no estuvo aislado de la misma. Lo que se vio exacerbado por las viejas intenciones separatistas panameñas.

La guerra hizo que se suspendieran la proyectada ampliación de la línea hasta las islas del Pacífico, acordada con los franceses, pues el jefe civil y militar del departamento, Carlos Albán, suspendió este compromiso a cambio de \$200.000 pesos oro que se gastaron en inútiles campañas militares en el Istmo (ARIAS DE GREIFF, *Inauguración del Ferrocarril de Panamá*, s.f.).

¹⁹ Concha renunció a la embajada en 1902 sin obtener ningún resultado en su gestión.

Debido a todas estas situaciones, el *Naval War College*, durante el curso de verano de 1901, practicó un "escenario hipotético" en el Caribe bajo los supuestos que, primero, Alemania había tomado el control de la mayoría de las acciones en la compañía que poseía los derechos de construcción del canal y de manejo del ferrocarril de Panamá; segundo, que se encontraba en construcción un canal en Nicaragua por parte de los Estados Unidos; y tercero, que una insurrección había estallado en Colombia y los insurgentes habían tomado control de la provincia de Panamá. Los juegos de guerra consistían entonces en diseñar las mejores estrategias para evitar la toma de lugares estratégicos para los Estados Unidos, que incluían además de Panamá, a Cuba y a Puerto Rico (TURK, 1974: 92).

Para 1901 la compañía que poseía los derechos de construcción del canal y de manejo del ferrocarril de Panamá no era alemana sino francesa, que para los efectos era igual y, hacía un par de años, había estallado una importante insurrección en Colombia durante la cual "los insurgentes" habían tomado control de Panamá. De tal manera, los "supuestos" ya estaban ocurriendo cuando se diseñaron estos juegos de guerra. ¿Coincidencia?

Terminadas las operaciones militares, las conclusiones iniciales del Almirante Hay fueron que la fuerza naval estadounidense debía tomar el istmo de Panamá, Cartagena, y la zona en la frontera entre Panamá y Costa Rica. En previsión de lo que pudiera suceder, y se comisionó al capitán Thomas Perry del *USS Iowa* para evaluar la mejor manera de proteger los intereses estadounidenses en Panamá, en especial la forma más expedita para proteger y retener el control del ferrocarril. Así mismo, el Departamento de Estado solicitó sin éxito a Colombia, a través de su canciller, la cesión de un territorio en el Istmo para construir una base militar (Íbid.).

En enero de 1903, luego de presiones muy fuertes por parte de los Estados Unidos, se firmó el tratado Herrán-Hay, el cual le concedió a este país el derecho a construir un canal y ocupar temporalmente una faja de terreno de 5 kilómetros de ancho a lado y lado de la línea que ocuparía el canal, a cambio de lo cual Colombia recibiría una compensación de US\$10'000.000 (PÉREZ, 2007: 189).

El Congreso de los Estados Unidos aprobó en dos meses este tratado, pero el Congreso colombiano lo recibió con una actitud negativa

y dilató las discusiones sobre el tema, a pesar de las vehementes reclamaciones que realizaron las autoridades de la ciudad de Panamá. Debido a esta actitud, el embajador estadounidense en Colombia, el señor Baupré, envió una amenazante comunicación al Congreso para instar que se aprobara el tratado o Colombia sufriría las consecuencias. Bajo la bandera de un nacionalismo a ultranza, tanto Marroquín como Caro se opusieron con éxito a que el Congreso aprobara el tratado (Íbid.).

Este resultado fue recibido con gran molestia en los Estados Unidos y, tras la experiencia obtenida en los juegos de guerra de 1901 y en la medida en que las intenciones secesionistas panameñas cobraron fuerza, se ordenó que las naves de guerra *Nashville, Maine, Boston, Wyoming, Concord, Marblehead, Dixie* y *Atlanta* fueron movilizadas para ubicarse entre Colombia y Panamá sobre las dos costas (TURK, 1974: 93). Aunque no existe evidencia sólida que indique un plan premeditado del gobierno de Roosevelt con Philippe Buneau-Varilla²⁰, los testimonios de la época sugieren contrario (INFORMACIÓN POLÍTICA, 1903). Buneau-Varilla era miembro de la junta secesionista y uno de los grandes accionistas de la *Compaigne Nouvelle du Canal* y su representante en Washington (CAVALIER, *La política internacional de Colombia (1903-1959)*, 1960: 11).

Un artículo de *El Colombiano* de 1903, que reproduce apartados de otro publicado en los Estados Unidos por *The World*, muestra que tras las acciones de Buneau-Varilla estaban las acciones de un "sindicato de especuladores" de París y Nueva York que crearon un fondo para negociar con las acciones y otros valores de la *Compaigne Nouvelle du Canal*. El mencionado sindicato reunió \$100.000, suma usada por el partido secesionista en Panamá para realizar el movimiento, de los cuales \$8.000 fueron destinados al soborno de las tropas colombianas ("Panamá: revelaciones importantes", 1903).

Así mismo, la cabeza visible de dicho sindicato, Maurice Buneau-Varilla, hermano de Phillippe, era el redactor de *Le Matin*, periódico parisiense. Gracias a sus actividades, las acciones del Canal pasaron de cotizarse a 67 francos en la Bolsa de París a 115 francos. Las utilidades del Sindicato, para enero de 1903, se estimaron en \$4.000.000 (Íbid.).

²⁰ Buneau-Varilla fue director de la construcción del Canal bajo órdenes de Lesseps desde comienzos de 1883.

El 2 de noviembre de 1903 el capitán del *Nashville* recibió un cable del cónsul estadounidense Oscar Malmros, que lo instaba a mantener un tránsito libre a través de Colón y que previniera el desembarco de cualquier fuerza armada con intenciones hostiles, fuera del gobierno colombiano o insurgente, en Colón, Portobelo o en cualquier otro punto. Cables similares fueron enviados a los buques *Boston* y al *Marblehead*, que se encontraban para la fecha en las inmediaciones de Panamá, pues los otros buques arribarían después del 5 de noviembre (TURK, 1974: 94).

Estas órdenes se llevaron a cabo el 2 de noviembre cuando, tras haber permitido el desembarco de 400 hombres del ejército colombiano el día anterior, se procedió desembarcar tropas estadounidenses en Colón, tras lo cual el comandante del contingente colombiano, un coronel Torres, se vio obligado a reembarcar a sus hombres en el *Cartagena* el 5 de noviembre. El 6 de noviembre el gobierno de los Estados Unidos reconoció la independencia de Panamá²¹. Es importante anotar que el Superintendente del Ferrocarril pertenecía al movimiento secesionista y logró mediante engaños que sólo unos cuantos hombres del coronel Torres lo utilizaran para dirigirse a la ciudad de Panamá, permaneciendo el resto en Colón (Íbid.).

Por otra parte, dicho Superintendente, un tal Mr. Spaller²², mediante engaños y mentiras indujo a los generales colombianos Tovar y Amaya, Jefes del Ejército del Atlántico, a continuar en la ciudad de Panamá, negando luego el paso a las tropas que debían mantener la soberanía colombiana en el Istmo. El resultado final no pudo ser más lamentable, la prisión temporal de los militares mencionados y otros magistrados leales al gobierno central ("El silencio del Sr. Baupré", 1903).

El presidente Roosevelt ordenó al ejército y a la fuerza naval preparar los planes necesarios para evitar que Colombia lograra evitar la secesión de Panamá, para lo cual se estableció una directiva mediante la cual se establecería un bloqueo efectivo sobre las costas del Pacífico y el Caribe colombiano y se preparan para ocupar los puertos de Cartagena, Santa Marta, Sabanilla y Buenaventura. En todo caso, para evitar el inicio de cualquier hostilidad se evitó que el contraalmirante y comandante en

²¹ Cfr. "El silencio del Sr. Baupré", 1903.

²² Cfr. "Información política", 1903.

jefe de las escuadras en el Caribe, J. B. Coghlan, realizara una "visita" planeada dos años antes al puerto de Cartagena (TURK, 1974: 94).

Por supuesto, las maltrechas tropas colombianas tras la guerra de los Mil Días y la penosa situación fiscal hicieron imposible emprender cualquier operación para recuperar el territorio panameño, que en términos prácticos era más un territorio insular que parte integral del país. La separación generó una difícil situación diplomática entre los gobiernos colombiano y estadounidense que tardaría muchos años en terminar.

En todo caso, el presidente Roosevelt ordenó que el *USS Praire* partiera el 11 de diciembre de 1903 con un batallón de *Marines* para fortalecer la seguridad en Colón y la línea férrea. Poco tiempo después, arribaron dos batallones de *Marines* del *USS Dixie* para reforzar las tropas desembarcadas a lo largo del ferrocarril. Una vez estuvieron desplegadas se formó oficialmente una brigada provisional en Panamá para defender los intereses del gobierno de los Estados Unidos (HENDRIX, 2006).

Tras el reconocimiento de la independencia de Panamá el gobierno de los Estados Unidos, gracias a la aprobación de la Ley Spooner del 28 de junio de 1902, adquirió en 1904 por US\$40 millones de dólares los derechos, privilegios, franquicias, concesiones, cesiones de tierras, derecho de tránsito, obras inconclusas, maquinaria y bienes raíces, que la *Compaigne Nouvelle du Canal*, de nacionalidad francesa, poseía en Panamá, con todos sus mapas, planos, dibujos y archivo en el propio Istmo y en París (NOVOA, 1903). Además, se firmó el tratado Buneau Varilla-Hay, mediante el cual se dio vía libre a la construcción del canal en territorio panameño²³

Esta compra incluyó 4.000 acres de tierra incluidos en la primera concesión del ferrocarril que prácticamente abarcaban el territorio de Colón, terrenos que supuestamente debían regresar a Colombia al final del tiempo de la concesión. Al firmarse los respectivos tratados entre Estados Unidos y Panamá, se reconoció que la propiedad de los terrenos se revertería a este último país (Íbid.).

²³ No obstante, Philippe Buneau Varilla saldría eventualmente de Panamá en 1927 cuando la Asamblea de Panamá lo declaró "un extranjero pernicioso para el país" (PÉREZ, 2007: 191).

De esta manera, los Estados Unidos obtuvo la mejor tierra panameña, aunque no podía disponer de ella durante los 99 años de la franquicia, que seguiría vigente hasta 1966. No obstante, *la Panama Railroad Co.* cobró importancia como un exitoso agente de bienes raíces al poner estas tierras en el mercado a través de contratos de arrendamiento que se subastaban al mejor postor sin restricciones de tiempo (TRAINWEB, *History of the Panama Railroad*, s.f.). Además, mediante tratados entre los dos gobiernos, los Estados Unidos se hicieron con una Zona Canalera de 10 millas de ancho a través del Istmo (PANAMA CANAL RAILWAY, s.f.)²⁴.

La propiedad de la compañía fue trasladada al gobierno de los Estados Unidos junto con 48 millas de líneas férreas y 26 millas de vías de cambio y patios, 35 locomotoras, 30 carros de pasajeros, 900 vagones de carga. La mayor parte de estos equipos eran obsoletos o estaban deteriorados e inservibles. Las locomotoras y los vagones se encontraban diseminados a lo largo de la vía y muchos de ellos habían sido tomados por la vegetación local (TRAINWEB, *History of the Panama Railroad*, s.f.).

En mayo de 1904 el presidente Roosevelt creó la Comisión del Canal Istmico para construir el canal, poniendo al ferrocarril bajo su jurisdicción. El canal debía recorrer buena parte de la ruta férrea, para lo cual se hacía necesaria una reubicación completa de los rieles al sur de Gatún (PANAMA CANAL RAILWAY, s.f.). En 1905 se inició un programa de recuperación del sistema transformándolo en una ruta de doble vía que fue fundamental en la construcción del canal. El trazado se reubicó hacia una zona más alta a partir de 1907 para seguir con las obras del canal, con un costo de US\$9'000.000 y una duración de 5 años que finalizaron en 1912 (Íbid.).

Con la separación de Panamá, los Estados Unidos controlaban de forma directa el mar Caribe desde la Florida, pasando por Guantánamo en Cuba y por Puerto Rico, hasta el valioso paso a través de Panamá, haciendo valer en un sentido el octogenario corolario de "América para los americanos".

De acuerdo con Sánchez, estas concesiones son las más generosas otorgados en cualquier tratado moderno y, prácticamente constituyó la formación de un Estado dentro de un Estado (SÁNCHEZ, 2002: 57-64).

7. Consideraciones finales

La obra del ferrocarril fue sin duda una de las empresas más importantes en términos de infraestructura que se construyó y operó en Colombia durante el siglo XIX. Aunque las condiciones de las diferentes concesiones fueron desventajosas para Colombia, en todo caso tuvieron un significativo impacto fiscal para el gobierno, que dadas sus condiciones financieras difícilmente hubiera podido construirlo por cuenta propia.

Durante sus mejores años, la empresa fue una de las más rentables del mundo, llegando incluso a repartir dividendos en 1867 en un récord que ascendió al 44%, aunque en 1868 bajaron al 20%. Los años siguientes no fueron tan favorables y se registraron un pico muy bajo en 1870 de tan sólo el 3%, para nivelarse alrededor del 9 al 16% en los seis años siguientes (LEMAITRE, 2007).

Durante muchos años, la *Panama Railroad Co.* transportó casi la totalidad del oro que se extrajo en California, llegando a registrarse entre 1855 y 1867 un total de US\$700 millones en oro transportado sin reportarse un solo robo o pérdida durante estos años. Bajo el control francés, la empresa transportó en 1886 320.928 toneladas de carga y 799.264 pasajeros, cifra récord hasta el momento (PANAMA CANAL RAILWAY, s.f.).

En 1913, bajo propiedad del gobierno estadounidense, el ferrocarril transportó 2'916.657 pasajeros y 2'026.852 toneladas de carga, con lo que se constituyó en el ferrocarril con el tráfico por milla más pesado del mundo. No obstante, al año siguiente con la inauguración del Canal el flujo de carga prácticamente desapareció y sólo continuó transportando carga interna hasta la inauguración de una carretera a través del Istmo en 1943 (Íbid.).

El impacto sobre el desarrollo económico de Panamá y de Colombia fue más bien bajo, pues el sistema no fue pensado para articular mercados internos con el comercio internacional, sino como una vía de paso transoceánico; por otra parte, los materiales necesarios para su construcción fueron importados, salvo las traviesas que reemplazaron las originales, sin que hubiera efectos de eslabonamiento industriales hacia atrás. De esta manera, los efectos tradicionales sobre desarrollo industrial que se presentan en el desarrollo de vías férreas en el mundo no se dieron en este caso.

Por supuesto, la participación de los Estados Unidos en la separación de Panamá fue una fuente de tensiones entre Estados Unidos y Colombia que sólo se solucionaría el 6 de abril de 1914 con la firma del tratado Urrutia-Thompson. Mediante este tratado Colombia reconoció en el primero de sus cuatro artículos la propiedad total del canal y del ferrocarril de Panamá a los Estados Unidos a cambio de lo cual, este último se comprometía a permitir el paso de tropas, material y buques de guerra por el canal sin pagar cargos. El paso de correos y de carga colombiana estaría sujeto a los mismos cargos que los de los Estados Unidos; así mismo, los ciudadanos colombianos no deberían pagar ningún cargo adicional a los que los ciudadanos estadounidenses estaban obligados. En caso de estar bloqueado el canal por cualquier razón, estas mismas condiciones serían válidas para el Ferrocarril de Panamá.

El segundo artículo del tratado contenía el compromiso por parte de los Estados Unidos de pagar 25 millones de dólares en oro. Esta indemnización comenzó a pagarse en 1923, y tuvo un impacto enorme sobre las finanzas públicas colombianas, las cuales vivieron un período de auge sustentado en este pago y en dos cambios estructurales mayores: el cambio en las condiciones de crédito externo y en la bonanza cafetera. El período comprendido entre 1923 y 1928 es conocido como la Danza de los Millones y significó unas importantes tasas de crecimiento económico.

El tercer artículo contenía el reconocimiento final por parte de Colombia a Panamá como una república independiente y aceptó sus fronteras como estaban determinadas para el departamento según la Ley 9 de 1855 y se comprometió bajo la supervisión de los Estados Unidos a establecer las relaciones diplomáticas y económicas con Panamá.

Es frecuente encontrar en la literatura posiciones encontradas sobre la intervención estadounidense como una muestra clara del imperialismo sobre América Latina. No obstante, la participación de las elites locales fue muy activa y obtuvo claros beneficios de estas negociaciones. El estudio de casos como el del *Panama Railroad Co.* no puede limitarse a una la visión de la periferia, o de la élite local, que acepta a la fuerza una política imperialista en contra de su "voluntad nacional", sino que debe comenzar a estudiarse como un caso de múltiples grupos al interior de América Latina y, en general del mundo no occidental, que aceptan, se resisten, moldean y adaptan esta situación de acuerdo a sus intereses.

Referencias bibliográficas

A. Periódicos

- "El silencio del Sr. Baupré" (26 de noviembre de 1903). *El Colombiano*.
- "Información política" (12 de noviembre de 1903). *El Colombiano*.
- NOVOA, B. (11 de julio de 1903). "Canal de Panamá-Ley Spooner". *El Colombiano*.
- "Panamá: revelaciones importantes" (12 de marzo de 1903). *El Colombiano*.

B. Revistas

- ARAYA, G. "Proyectos para construir una ruta transístmica en la zona limítrofe de Costa Rica y Panamá en el siglo XIX". *Revista de Historia de América*, 2006, (137): 131-165.
- BASSETT MOORE, J. "The Monroe Doctrine". *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 96, 1928: 31-33.
- COHEN, L. "The chinese of the Panama Railroad: preliminary notes on the migrants of 1854 who 'failed'". *Ethnohistory* 18, 1971, (4): 309-320.
- COLLINGS, H. T. "Misinterpreting the Monroe Doctrine". *Annals of the American Academy of Political Science*. 111, 1924: 37-39.
- DE LESSEPS, F. "The Panama Canal". *American Association for the Advancement of Science*, 8 (200), 1886: 517-520.
- DEAS, M. "The fiscal problems of the nineteenth century Colombia". *Journal of the Latin American Studies*, 14 (2), 1982: 287-328.
- HENDRIX, H. J. "TR's Plan to invade Colombia". *Naval History*, 20 (7), 2006: 36-42.
- LORIA, A. "The Monroe Doctrine". *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 54, 1914: 130-131.
- PILLET, A. "The Monroe Doctrine". *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 54, 1914: 131-133.
- PLATT, R. S. "Central American Railways and the Panamerican Route". *Annals of the Association of American Geographers*, 16 (1), 1926: 12-21.
- RIPPY, F. "Dawn of the railway era in Colombia". *Hispanic American Historical Review*, november 1943: 650-663.
- SÁNCHEZ, P. "¿The end of hegemony? Panama and the United States". *International Journal of World Peace*, 3 (XIX), 2002: 57-89.
- TREATY between the United States of America and the Republic of Colombia for the settlement of their differences arising out the events which took place on the Isthmus of Panama in november 1903. *The American Journal of International Law*, 16 (3), 1922: 119-121.
- TURK, R. "The United States Navy and the 'Taking' of Panama". *Military Affairs*, 38 (3), 1974: 92-96.

C. Fuentes en línea

- ARIAS DE GREIFF, G. *Inauguración del Ferrocarril de Panamá*, s.f. Recuperado el 23 de 06 de 2008, de <www.colombialink.com/01_INDEX/index_historia/07_otros_hchos_historicos/0030_inauguraci%F2n_ferrocarril_panama_html>.
- CALIFORNIA STATE LIBRARY, s.f. Recuperado el 3 de abril de 2009, de <<http://www.library.ca.gov>>
- LEMAITRE, E. (2007). *Panamá y su separación de Colombia*, 2007. Recuperado el 26 de junio de 2008, de Blaa Digital. Biblioteca virtual: <www.lablaa.org/blaavirtual/historia/panam/indice.htm>
- PANAMA CANAL RAILWAY. *Panarail Historia*, s.f. Recuperado el 13 de junio de 2008, de <www.panarail.com/sp/historia/index.html>.
- TRAINWEB. *History of the Panama Railroad*, s.f. Recuperado el 13 de junio de 2008, de <www.trainweb.org/panama/history1.html>.
- _____. *The Panama Railroad and the US Mail*. Recuperado el 24 de junio de 2008, de <www.trainweb.org/panama/mail.html>.

D. Libros

- ARIAS DE GREIFF, G. *La mula de hierro*. Bogotá: Carlos Valencia Editores, 1986.
- _____. *La segunda mula de hierro*. Bogotá: Panamericana Formas e Impresos, 2006.
- BERGQUIST, C. *Café y conflicto en Colombia (1886-1910): la guerra de los Mil Días, sus antecedentes y consecuencias*. Bogotá: El Áncora-Banco de la República, 1999.
- BRAVO, J. M. *Monografía sobre el Ferrocarril de Antioquia*. Medellín: IDEA, 1974.
- CAVALIER, G. *La política internacional de Colombia (1860-1903)*. Vol. II. Bogotá: Iqueima, 1960.
- _____. *La política internacional de Colombia (1903-1959)*. Vol. III. Bogotá: Editorial Iqueima, 1960.
- FISCHER, T. Empresas de navegación en el río Magdalena: dominación extranjera y lucha por el monopolio. En C. D. (comp.). *Empresas y empresarios en la historia de Colombia. Siglos XIX-XX*. Vol. 2. Bogotá: Editorial Norma y Ediciones Uniandes, 2003: 991-1020.
- HERNÁNDEZ, A. *La Moneda en Colombia*. Bogotá: Villegas Editores, 2001.
- HORN A, H. "Los ferrocarriles latinoamericanos del siglo XIX : el caso Colombia". En C. D. (comp.). *Empresas y empresarios en la historia de Colombia. Siglos XIX-XX*. Vol. 2. Bogotá: Editorial Norma y Ediciones Uniandes, 2003: 1023-1044.
- MELO, J. O. Las vicisitudes del modelo liberal (1850-1899). En J. A. O campo (comp.). *Historia Económica de Colombia*, Bogotá: Planeta-Fedesarrollo, 2007: 135-194.
- PÉREZ, G. *Nos dejó el tren: la historia de los ferrocarriles colombianos y los orígenes del subdesarrollo*. Colombia: Ediciones Cisnecolor, 2007.
- WEAVER, T. *Los indios del Gran Suroeste de los Estados Unidos*. España: Editorial Abya Yala, 1992.